

Stand und Problematik einer europäischen Verkehrsintegration

Dieter Ausfeld



Digitized by the Internet Archive
in 2026

STAND UND PROBLEMATIK EINER EUROPÄISCHEN
VERKEHRSINTEGRATION

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der volkswirtschaftlichen Doktorwürde
der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Dieter Ausfeld
Diplom-Volkswirt aus Berlin

Marburg
1957

Druck von H.-W.Pöhling in Braunschweig



Als Dissertation von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen
Fakultät

angenommen am : 1.Juli 1957

Berichterstatter : Professor Dr. Frhr.v.Bissing

Mitberichterstatter: Professor Dr. Kirsch

Tag der mündlichen Prüfung: 27.Juli 1957

Inhaltsverzeichnis

Einführung. Der europäische Gedanke und die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit im Verkehrswesen

- | | |
|--|---|
| 1) Der Weg zur Europäischen Gemeinschaft . . . | 1 |
| 2) Der Gedanke der Verkehrsunion | 4 |

Allgemeine Grundlegung

Kapitel I. Der verkehrsgeographische Zusammenhang Europas

- | | |
|--|----|
| 1) Die natürlichen verkehrsgeographischen Voraussetzungen | 7 |
| 2) Das europäische Binnenwasserstraßennetz | 8 |
| 3) Die Integrationskraft der Binnenwasserstraßen | 10 |
| 4) Die Erfassung des Raumes durch die übrigen Verkehrsträger | 12 |
| 5) Die politischen Voraussetzungen | 14 |

Kapitel II. Der Einfluß der Verkehrsmittel auf die Raumgestaltung

- | | |
|---|----|
| 1) Die Bedeutung der Verkehrsmittel für die räumliche Gestaltung der Wirtschaft | 16 |
| 2) Die Wechselbeziehungen zwischen Industrialisierung und Verkehr | 18 |
| 3) Betrachtung der westeuropäischen Wirtschaft unter raumwirtschaftlichen Gesichtspunkten | 21 |
| 4) Das Problem der Starrheit der überkommenen Standortverhältnisse | 25 |
| 5) Das europäische Problem: Verkehrspolitik als Mittel zur Neuorientierung der Standorte? | 28 |

Kapitel III. Das Ordnungsproblem im Verkehrswesen

- | | |
|---|----|
| 1) Die Lenkungstendenzen im Verkehrswesen | 30 |
| 2) Freie Marktwirtschaft und Verkehr | 34 |

Kapitel IV. Die Verfahrensfrage: Wie soll sich eine Integration im europäischen Verkehrswesen gestalten?

- | | |
|---|----|
| 1) Wesen und Methode der funktionellen Integration | 38 |
| 2) Die Möglichkeit einer totalen Integrierung im Verkehrswesen | 42 |
| 3) Die dritte Möglichkeit: Fachliche Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger auf europäischer Ebene | 44 |

Kapitel V. Die Einheit im europäischen Verkehrswesen

- | | |
|---|----|
| 1) Der Weg von der nationalstaatlichen Einheit zur supranationalen Einheit im Verkehrswesen | 46 |
| 2) Die Einheit im europäischen Verkehrswesen | 50 |

Hauptteil: Die einzelnen Verkehrsträger in ihrer Beziehung zu einer europäischen Verkehrsintegration

Kapitel VI. Der Luftverkehr

- | | |
|---|----|
| 1) Die Entwicklungstendenzen im Luftverkehr | 52 |
| 2) Der betriebstechnische Zusammenhang zwischen Langstrecken- und Kurzstreckenverkehr | 54 |

3)Die rechtlichen Grundlagen im Luftverkehr .	57
4)Die bisherigen Formen der internationalen Zusammenarbeit im europäischen Luftverkehr	59
5)Die Notwendigkeit der Errichtung einer west-europäischen Luftverkehrsgesellschaft . . .	62

Kapitel VII. Der Güterstraßenverkehr in Westeuropa

1)Der Lastkraftwagen und das Problem der Koordinierung der Verkehrsmittel.	65
2)Die Rechtslage im internationalen Straßenverkehr	71
3)Die Europa-Straßen	75

Kapitel VIII. Die Seeschifffahrt und der westeuropäische Binnenverkehr

1)Die Seeschifffahrt in ihrer Beziehung zu einer Verkehrsintegration	77
2)Die Konkurrenz zwischen Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Eisenbahn im europäischen Binnenverkehr	79
3)Allgemeine Probleme der europäischen Seehäfen	81
4)Die Grundsätze der deutschen Seehafentarifpolitik	86
5)Die Port Equalization als Lösung der Seehafenfrage	87
6)Der Interessengegensatz der Nordseehäfen und Triests	89

Kapitel IX. Die gemeinsamen Probleme der europäischen Binnenschifffahrt

1)Die Binnenschifffahrt in Westeuropa	91
2)Die Rheinschifffahrt	92
3)Die Notwendigkeit der Schaffung eines internationalen Ordnungswerkes für den Rhein . .	99
4)Die Situation im Donaubeereich	104
5)Zur weiteren Frage des Ausbaus der europäischen Binnenwasserstraßen	106

Kapitel X. Das Eisenbahnwesen in Westeuropa

1)Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Verkehrswirtschaft	110
2)Die Notwendigkeit und Möglichkeit einer engeren Zusammenarbeit der Eisenbahnen . . .	112
3)Das Eisenbahnwesen in Westeuropa und die Grundzüge der Tarifsysteime der Eisenbahngesellschaften	113
4)Bestehende Abkommen und Organisationen, die die zwischenstaatliche Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen betreffen	122
5)Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit der Eisenbahnen	127

Kapitel XI. Die Bedeutung der Montanunion für die Verein= heitlichung im Verkehrswesen

1)Die verkehrswirtschaftlichen Ziele der Mon=	
tanunion	134
2)Die Beseitigung der Diskriminierungen beim	
Transport von Montanprodukten	136
3)Die Einführung direkter und degressiver	
Montantarife	137
4)Der Weg zur Harmonisierung der Tarife . .	142

Schlußbetrachtung

1)Grundsätze der Pläne für eine Integration	
des europäischen Verkehrs	146
2)Der Weg zur Einheit im europäischen Ver=	
kehrswesen	156

<u>Anhang</u>	I
---------------	---

<u>Verzeichnis der Abkürzungen</u>	IV
------------------------------------	----

<u>Literaturverzeichnis</u>	VII
-----------------------------	-----

Einführung.

Der europäische Gedanke und die Notwendigkeit einer engeren Zusammenarbeit im Verkehrswesen.

1) Der Weg zur Europäischen Gemeinschaft.

Zu den Konsequenzen des vergangenen Krieges gehören in Europa die Bemühungen, die auf eine politische und wirtschaftliche Integration der europäischen Staaten hinzielen. Die politischen Spannungen zwischen Ost und West, die sich auch auf Europa übertrugen, begrenzen aber die Möglichkeiten für ein Vereinigtes Europa von vorn herein.

Auch innerhalb Westeuropas, dem Zentrum dieser Bemühungen, ist das Gespräch oft allzustark in die rein politische Ebene verlagert worden, wo naturgemäß zahlreiche Widerstände auftraten. Das Scheitern des Projektes der Europäischen Verteidigungsgemeinschaft brachte vollends einen Rückschlag. Bedeutet dies auch nicht die völlige Aufgabe der Bestrebungen um ein Vereinigtes Europa, so unterstreicht es die Notwendigkeit, sich eingehender mit einzelnen, sachlich besser zu umreißenden Komplexen, wie etwa dem der wirtschaftlichen Problematik einer engeren Zusammenarbeit zu befassen. Es bleibt freilich die Tatsache bestehen, daß die wirtschaftliche und die politische Einheit zwei Seiten der gleichen Sache sind, und sich im Grunde auch die beiden Komponenten nur außerordentlich schwer trennen lassen⁽¹⁾.

Der Begriff der wirtschaftlichen Integration soll hierbei allerdings mehr ausdrücken, als nur die Tatsache der wirtschaftlichen Zusammenarbeit an sich. Es handelt sich nicht um die mehr beschreibende und statistische Darstellung des Grades der bestehenden Zusammenarbeit⁽²⁾. Einem solchen, eigentlich nur

(1) Der Wissenschaftliche Beirat beim BMW äußerte sich in seinem Gutachten vom 1.5.53 wie folgt: "Formen, Ausmaß und Ablauf der Integration auf politischem und ökonomischen Gebiet bedingen einander und müssen pari passu erfolgen." Beiratsgutachten I, S.44. Vgl. auch F.W.Meyer und A.Zottmann, Der Schuman-Plan und seine Problematik, S.23 f.

(2) So bei Gaedicke und G.von Eyern, Die produktionswirtschaftliche Integration Europas; oder Wissler, Wirtschaftseinheit Europa.

technischen Begriff der Integration steht heute ein zunächst wesentlich erweiterter gegenüber. Einmal verbindet sich nämlich mit der Vorstellung vom einheitlichen Wirtschaftsraum Europa, der seine praktische Konkretisierung im gemeinsamen Markt finden soll, der Gedanke eines stärkeren Ineinanderwachsens der beteiligten Wirtschaften. Es geht "um die Erreichung einer maximalen Arbeitsteilung in größtmöglichen überstaatlichen Räumen"⁽¹⁾. Es ist ein mehr realer, wirtschaftlich und politisch relevanter Begriff.

Zum anderen zwingt einschränkend die politische Situation heute zur Notwendigkeit, den Kreis der in eine engere Integration einzuschließenden Staaten zu begrenzen. Der Vorgang der Gründung der Montanunion hat dies deutlich gemacht. Der Begriff "Europäischer Raum" ist heute mehr eine politische Frage, weniger eine geographische.

Auch die mit der Frage einer Vereinheitlichung im europäischen Verkehrswesen zusammenhängenden Probleme werden daher in der vorliegenden Arbeit an einem räumlich enger umgrenzten Gebiet dargestellt werden müssen, ohne jedoch den Blick auf das Ganze völlig zu verlieren. Im Mittelpunkt einer solchen Betrachtung wird das kontinentale Westeuropa stehen⁽²⁾. Allerdings gibt es hier bereits Überschneidungen, die sich z.B. aus der Arbeit der UIC oder dem Problem der Verkehrswege der Transitfrachten der Ostblockstaaten ergeben.

Es ist - bleiben wir beim Komplex der westeuropäischen Staaten - nicht unbedingt richtig, daß eine politische Einheit als Voraussetzung für eine Wirtschaftsunion notwendig ist, um ein Höchstmaß an wirtschaftlicher Zusammenarbeit zu erzielen⁽³⁾. Marktvereinheitlichung ist möglich ohne Schaffung eines europäischen Überstaates mit supranationalen Behörden.

Der Vorgang der Gründung der Montanunion wirft die Frage auf, ob Ähnliches nicht auch in anderen wirtschaftlichen Bereichen

(1) K. Albrecht, Probleme und Methoden der wirtschaftlichen Integration, S. 3 f.

(2) Die Berücksichtigung der gegebenen Möglichkeiten gebietet diese Beschränkung. England und Skandinavien liegen ohnehin außerhalb eines geschlossenen kontinentalen Verkehrsraumes.

(3) Vgl. H. Bachmann, Westeuropäische Wirtschaftsunion oder wirtschaftliche Zusammenarbeit? Der Verf. wendet sich gegen die Notwendigkeit einer totalen Integration. Ebenso F. Perroux, Probleme der wirtschaftlichen Zusammenarbeit in Europa.

zu erreichen ist. Allerdings konnte die Errichtung der Montanunion verhältnismäßig leicht durchgeführt werden, weil es sich um einen Bereich handelt, der entsprechend seiner Struktur und der Art der Produktionsstufen für eine großräumige Gliederung weit mehr geeignet ist als andere Erzeugungsbereiche. Die wirtschaftlichen Bedingungen sind hier außerordentlich günstig, weil der der Zahl nach relativ kleine Kreis von Erzeugern und Erzeugnissen leicht überschaubar und zu erfassen ist⁽¹⁾.

Die Schaffung der Montanunion war das Ergebnis der Überlegung, daß eine totale Integration *pari passu* - wie der Wissenschaftliche Beirat beim BWM es formulierte - schwer zu realisieren sei. Es bleibt dahingestellt, ob die Ursachen zur Schaffung der Union nicht mehr im Politischen als im Wirtschaftlichen liegen. Der Gedanke eines Zusammenschlusses in der Grundstoffindustrie an sich ist nicht neu; das zeigt der Vorgang der Gründung der Internationalen Rohstahlgemeinschaft (IRG) im Jahre 1926 als Produktionskartell, das nach dem Austritt Deutschlands 1929 zu Fall kam. Das grundsätzlich neue bei der Montanunion ist ja ein wesentlich politisches Moment, nämlich die Tatsache, daß die Montanunion ein echter Hoheitsträger ist, wobei die Regierungsgewalt von der Hohen Behörde ausgeübt wird.

Eine wirtschaftliche Integration ist ohne entsprechende Maßnahmen im Verkehrssektor nicht denkbar. Wirtschaft und Verkehr sind eng verzahnt, und so ist auch in diesem Sektor eine europäische Zusammenarbeit notwendig, will man überhaupt integrieren. Das Problem der Schaffung einer Verkehrsunion rückt damit in das Blickfeld.

Es ist aber sehr fraglich, ob der Weg der additiven, branchenmäßigen Integration, unter Einschaltung europäischer Fachbehörden, eine geeignete Methode ist⁽²⁾. Unter Beachtung der Tatsache der Interdependenz aller wirtschaftlichen Vorgänge kann die isoliert vorgenommene Vereinheitlichung eines wirtschaft-

(1) Daß freilich auch andere politische Momente, wie sie in der entscheidenden Rede des damaligen französischen Außenministers Schuman vom 9.5.1950 und ebenso in der Präambel zum Montanvertrag zum Ausdruck kommen, darf nicht unerwähnt bleiben.

(2) Eine Beiratsthese hatte das Problem sehr prägnant gekennzeichnet: "Die Integration Europas ist ein Prozeß." Beiratsgutachten I, S.46. Der Beirat war sich dabei klar, daß sich die "uno-actu-Lösung" kaum verwirklichen lasse, wenngleich sie die beste Lösung wiedergab; daher war er einschränkend der Ansicht, daß die Integration nur stufenweise in mehreren Etappen zu verwirklichen sei.

lichen Bereiches Rückwirkungen auf andere nicht gleichzeitig integrierte Bereiche haben, ja sie kann zur Desintegration führen. Die Zusammenfassung eines Wirtschaftszweiges in einem gemeinsamen Markt, völlig losgelöst von anderen Bereichen birgt gewisse Gefahren. Das Wesentliche, und darüber sind sich ja auch die Schöpfer der Montanunion als zunächst isoliert dastehender Gemeinschaft klar, ist das planmäßige Ineinandergreifen von Maßnahmen auf verschiedenen Gebieten.

Letztlich ist eine wirtschaftliche Integration Europas nur dann realisierbar, wenn für einen gemeinsamen Markt die Bedingungen vorliegen, die für die Binnenmärkte charakteristisch sind⁽¹⁾. Dazu gehört u.a. Freizügigkeit für Menschen und Güter, also Abbau von Zöllen, Kontingenten und allen anderen handelshemmenden Maßnahmen. Wenngleich auch die Frage einer gemeinsamen europäischen Währung nicht als vordringlich erscheint, so ist schließlich das Finden echter Wechselkursrelationen notwendig sowie der Übergang zur Konvertibilität der Währungen, um echte Vergleichsmöglichkeiten bei Kosten und Preisen zu schaffen und eine stärkere internationale Kapitalverflechtung zu erreichen.

2) Der Gedanke der Verkehrsunion.

Es soll geklärt werden, in welcher Weise der Begriff der Integration im Verkehrswesen, wie er in der vorliegenden Arbeit gebraucht wird, verstanden werden soll.

Es wäre an sich besser, das Wort Verkehrsunion gänzlich zu vermeiden. Wenn man unter funktioneller Integration die totale Integrierung eines wirtschaftlichen Fachbereiches versteht, dann läßt sich dieser Begriff ohnehin nicht auf den Verkehrssektor anwenden. Eine Vereinheitlichung kann gerade hier nicht isoliert vorgenommen werden.

Einmal werden durch die Verkehrspolitik alle Wirtschaftszweige unmittelbar berührt; wie bei der Montanunion wären bei anderen möglichen Gemeinschaften (z.B. bei einer Agrarunion) verkehrsmäßige Fragen Gegenstand mehr untergeordneter Sonderbestimmungen. Dann haben wir es bei den Verkehrsträgern mit nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten organisierten und geführten wirtschaftlichen Gebilden zu tun. Das Gemeinsame ergibt sich eben aus der Tatsache, daß ihre Aufgaben in Verkehrsleistungen bestehen.

(1) Vgl. Beiratsgutachten I, S. 44 ff.

Der Begriff der Integration im Verkehrswesen muß enger gefaßt werden, denken wir an die Verkehrsbestimmungen nur etwa der Montanunion, er muß weiter gefaßt werden, meinen wir eine Vereinheitlichung des gesamten Verkehrswesens. Man könnte den Begriff der funktionellen Integration auf den Verkehr selbst anwenden. Stufenweise müßte eine Art europäisches System aufgebaut werden. Der Weg sollte dabei hauptsächlich führen über Absprachen und Übereinkünfte auf der Ebene der Verkehrsträger selbst. Es ist eine scharfe Abgrenzung notwendig zwischen dem hier gekennzeichneten Begriff der Verkehrsunion vom Unionsbegriff, wie er bei Montanunion oder etwa Agrarunion zugrunde liegt.

Der Gedanke, daß eine Verkehrsvereinigung in dem Sinne durchgeführt werden könnte, daß alle vergleichbaren Verkehrsträger in allen beteiligten Staaten in einem Vorgang gleichen Bedingungen unterworfen würden, verbindliche internationale Tarife z.B. für alle Güter bei den beteiligten Bahngesellschaften aufgestellt würden etc., ist aus dem Grunde abwegig, weil eine Marktvereinheitlichung - Beispiel Montanunion - Voraussetzung ist für eine Vereinheitlichung der Bedingungen, unter denen die Güter transportiert werden⁽¹⁾. Solange dies nicht der Fall ist, fehlen die Voraussetzungen für einen gemeinsamen Markt für Verkehrsleistungen.

Es wird gerade im Verkehrswesen deutlich, daß von der Montanunion z.B. zwar starke Impulse ausgehen, aber die Plattform der Bemühungen um eine Integration im Verkehrswesen - denken wir an die UIC, den EUROP-Wagenpool oder die internationalen Luftfahrtorganisationen - wesentlich erweitert ist. Die sachliche Ebene hat sich von der des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl entfernt. Es gilt den durch den Schumanplan gegebenen Rahmen, eingedenk der Tatsache einer Notwendigkeit der Einheit des gesamten europäischen Verkehrswesens, in geographischer wie sachlicher Hinsicht zu erweitern.

Unter Einheit im Verkehrswesen ist in diesem Sinne zu verstehen: Abwicklung der Verkehrsaufgaben unter geringstmöglichem Aufwand bei bestmöglicher Ausnutzung des bestehenden Verkehrsapparates, wobei naturgemäß das Schwergewicht bei den typischen

(1) Korrekterweise muß man von "gemeinsamen" Märkten sprechen, weil streng genommen die Schaffung von "einheitlichen" Märkten im wirtschaftstheoretischen Sinne - nicht möglich sein wird.

kontinentalen Verkehrsträgern Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Straßenverkehr liegt, während bei der Seeschifffahrt und der Luftfahrt Sonderlagen bestehen⁽¹⁾.

Allerdings ist diese Einheit als gewissermaßen abstraktes Ziel immer das Ergebnis von Manipulationen, abhängig von bestimmten, sich ständig ändernden Bedingungskonstellationen, also flexibel⁽²⁾. Eine gewachsene Ordnung gibt es ebensowenig, wie etwa eine natürliche Arbeitsteilung der Verkehrsträger⁽³⁾. Dies gilt gleichermaßen für den nationalen wie für den internationalen Bereich.

Das europäische Problem ist, wieweit sich die Verkehrsbedingungen bei einer Anpassung an veränderte wirtschaftliche - und auch politische - Bedingungen ändern müssen.

Folgendes Ergebnis zeichnet sich als Leitgedanke der Arbeit ab: Gedacht wird nicht an die Schaffung einer neuen Parallelunion im Gesamtbereich Verkehr, sondern an eine fallweise Zusammenarbeit in Teilbereichen des Verkehrssektors, entsprechend den wirtschaftlichen Voraussetzungen hierzu. Es gibt dabei keine bestimmte Methode oder Patentlösung, die die Integration herbeiführt. Auch insofern ist die Montanunion kein Modellfall. Immerhin muß darauf hingewiesen werden, daß - bei Betonung der Notwendigkeit, möglichst viele Länder in europäische Verkehrsvereinbarungen einzubeziehen - die Durchführung einer Reihe von Maßnahmen, so vor allem im Tarifwesen, nur möglich erscheint im Bereich der Montanunionsländer, im gewissen Umfange auch unter Einbeziehung der Schweiz und Österreichs.

(1) Die übrigen Bereiche des Verkehrswesens (Post- und Fernmeldewesen, schließlich die Leitungen) sollen ausgeklammert bleiben. Im Bereich des Postwesens hat der 1874 gegründete Weltpostverein - heute verwaltungsmäßig ein Organ der UNO - ohnehin einheitliche Bedingungen für den internationalen Postverkehr geschaffen. Dennoch bestehen heute auch Pläne zur Errichtung einer Europäischen Postunion.

(2) "Daß diese Einheit in Wirklichkeit nicht gegeben ist, braucht kaum betont zu werden - sonst würde sich ja nicht die Aufgabe der Schaffung einer nationalen Verkehrsordnung und in ihrem Rahmen die Lösung des Problems der Verkehrskoordination stellen." H.R.Meyer, Grundzüge einer Verkehrsordnung, in Internationale Transport-Zeitschrift 1953, S.267.

(3) Man kann hier eine Parallele zur Standortverteilung der Industrie ziehen. Auch hier gibt es zwar, wie Wissler betont, ein rationales Grundschema der an sich richtigen Standorte, doch ist es nicht starr. A.Wissler, a.a.O., S.37.

Allgemeine Grundlegung.

Kapitel I. Der verkehrsgeographische Zusammenhang Europas.

1) Die natürlichen verkehrsgeographischen Voraussetzungen.

Die Erörterung des europäischen Verkehrsproblems muß von den Gegebenheiten und Möglichkeiten des natürlichen Verkehrssystems ausgehen. Ohne Zweifel werden die Beziehungen zwischen Wirtschaftsraum und Verkehrsraum mit bedingt durch die geographische Situation.

Es soll zunächst aufgezeigt werden, wie sehr die geographischen Verhältnisse den verkehrswirtschaftlichen Zusammenhang Europas fördern und wie weit sie der Vereinheitlichung im Verkehrswesen entgegenkommen, ja neben der Tatsache der starken wirtschaftlichen Verflechtung wesentlicher Faktor dieser Einheit sind.

Ein Blick auf die Landkarte zeigt uns ein europäisches festländisches Kerngebiet und einige Randgebiete, die verkehrsmäßig vom Kerngebiet aus nur über das Meer hinweg zu erreichen sind (nämlich England und Skandinavien), sowie die südeuropäischen Halbinseln. Wegen seiner zentralen Lage kommt Deutschland in verkehrswirtschaftlicher Hinsicht besondere Bedeutung zu.

Die Länge der Küsten, die Trennung der Randgebiete vom Kerngebiet und die offenbar nicht einfache verkehrsmäßige Erschließung Südeuropas - vom Kerngebiet her gesehen - scheint auf eine Zerrissenheit hinzudeuten. Dieses Bild trägt. Die Erfahrung lehrt, daß die Aufgeschlossenheit einer Landmasse zum Meere hin eine große Stütze für den Verkehr bildet. Die starke Gegliedertheit der europäischen Küsten wird auch von keinem anderen Kontinent erreicht⁽¹⁾. Tatsächlich wird der Verkehrszusammenhang durch das Meer in starkem Maße gefördert. Bei der starken Verflechtung der europäischen Wirtschaft (soweit es den westlichen Bereich betrifft) mit der Weltwirtschaft kommt der verhältnismäßig geringen Entfernung der Wirtschaftsgebiete vom Meer große Bedeutung zu⁽²⁾.

(1) Die Küstenlänge pro 1000 qkm beträgt 3,3 km (gegenüber Asien und Australien 1,0 km; Nordamerika 1,2 km; Südamerika und Afrika 0,9 km. Nach P. Wiel, Der verkehrswirtschaftliche Zusammenhang Europas, S. 1.

(2) Nach O. Blum, Verkehrsgeographie, S. 48, beträgt der mittlere Küstenabstand in Europa 336 km. Absolut gesehen sind nur 15% des Raumes weiter als 500 km vom Meere entfernt. Wiel, S. 1.

Die Intensität der Küstenschifffahrt an den Küsten aller Europa umgrenzenden Meeresgebiete deutet schon auf die Wichtigkeit der Schifffahrt für den innereuropäischen Verkehr hin. Aber ebenso wesentlich für diesen Verkehr ist auch die Hochseeschifffahrt.

Die Eindringtiefe des Meeres wird vergrößert durch Ströme, die innerhalb der Landmasse einzelne Verkehrsgebiete abgrenzen. Leistungsfähige Flüsse, durch Kanalbauten zu einem dichten Netz von Binnenwasserstraßen ergänzt, vermögen, wie Schlier am Beispiel der europäischen Flüsse feststellt, die durch die Küstengliederung gegebene günstige Verkehrssituation wirkungsvoll zu ergänzen⁽¹⁾. Most weist darauf hin, daß die Ströme nicht nur "verlängerte Arme des Meeres" sind, sondern auch die Tendenz zum Durchstoß von Meer zu Meer besitzen⁽²⁾.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Wassertransports liegt vor allem in der gegenüber Eisenbahn und Lastkraftwagen billigeren Beförderung der Transportgüter. Gerade bei den Massengütern kann der Transport mit dem Binnenschiff (entsprechendes gilt in verstärktem Maße für das Hochseeschiff) wesentlich kostengünstiger vorgenommen werden. Ökonomisch wirkt der Wassertransport in vielen Relationen entfernungsverkürzend, verglichen mit der Möglichkeit des Transportes durch ein anderes Verkehrsmittel⁽³⁾.

2) Das europäische Binnenwasserstraßennetz.

Eine große Anzahl von Flußsystemen - allerdings nur im deutschen und westeuropäischen Raum, wenn man von der Donau absieht - müßte mit Hilfe einiger Korrekturen einen sehr guten verkehrsmäßigen Zusammenhang ergeben.

Es gibt aber nur wenige geschlossene Systeme; jedenfalls ist die Geschlossenheit im Hinblick auf einen europäischen Zusammenhang nicht sehr groß. Unter diesen Systemen hat das für die Anforderungen vergangener Jahrhunderte verhältnismäßig gut ausgebaute französische Netz heute erheblich an Verkehrswert verloren, zumal es bei deutlicher Orientierung zum Zentrum

(1) O. Schlier, Regionale Struktur von Wirtschaft, Besiedlung und Verkehr in Europa, S. 72 f.

(2) O. Most, Um europäische Verkehrsprobleme, Internationales Archiv für Verkehrswesen Nr. 8/1950, S. 175.

(3) Vgl. die Untersuchungen Schliers über das Transportkostenverhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern in Vierteljahreshefte zur Konjunkturforschung, Jg. 1950, S. 59 ff.

Paris nach Osten hin ziemlich abgeschlossen ist. Viele Flüsse bleiben als Verkehrswege Bruchstücke, weil sie nicht in ein größeres Netz von Wasserstraßen eingegliedert sind, mögen sie auch in bestimmten Relationen gute Transportwege abgeben. Der entscheidende Mangel ist der für die heutigen Ansprüche völlig unzureichende Ausbauzustand. Dies gilt vor allem für die Verhältnisse in Südeuropa⁽¹⁾.

Ein international bedeutsames System bildet eigentlich nur der Rhein. Für sich allein bereits ein wichtiger Verkehrsweg, kommt seine volle Wirkung zur Geltung durch den Zusammenhang mit Nebenflüssen und Kanälen, die seine Eindringtiefe erheblich erweitern. Die gegenwärtigen politischen Verhältnisse haben den Zusammenhang dieses Stromes mit den ostdeutschen Flüssen allerdings zerrissen.

Das Ruhrgebiet verdankt im Grunde seine wirtschaftliche Kraft dem Rhein, wenn auch die Kohlebasis eine wesentliche Voraussetzung war. Ein gut ausgebautes, zur Nordsee ausgerichtetes Kanalsystem schuf auch für das östliche Ruhrgebiet den Anschluß an das Meer und sicherte damit seine Konkurrenzfähigkeit, indem es die ungünstige Standortlage dieses Raumes gegenüber dem westlichen mit seiner bevorzugten Lage am Rhein ausglich. Zugleich wurde den Ballungstendenzen entgegengewirkt. Heute wird die Bedeutung des Dortmund-Ems-Kanals noch verstärkt durch die Tatsache einer ständigen Verlagerung der Kohlenabbaugebiete nach Nordosten.

Nach Westen zur Mündung hin fand durch den Bau künstlicher Wasserstraßen eine bessere verkehrsmäßige Erschließung des belgisch-niederländischen Raumes statt, wodurch die Funktionsfähigkeit des Rheins wesentlich erhöht wird⁽²⁾.

Der zweite bedeutende Strom, nämlich die Donau, konnte dagegen nicht die verkehrswirtschaftliche und zugleich raumbildende

(1) So ist es z.B. übertrieben, wenn Schlier behauptet, daß der Po die oberitalienische Tiefebene verkehrsmäßig erschließt. Schlier, Regionale Struktur ..., a.a.O., S. 73. Die Bemühungen, diesen Verkehrsweg der Wirtschaft besser dienstbar zu machen, vor allem durch eine Kanalverbindung Cremona - Mailand, stehen noch in ersten Anfängen.

(2) Fels macht folgende Angaben über das Verhältnis künstlicher zu natürlichen Wasserstraßen in Belgien und in den Niederlanden:
Niederl.: 3.000 km künstl. gegen 1.400 km nat. Wasserstraßen
Belgien: 1.250 km " " 950 km " " "
E. Fels, Der wirtschaftende Mensch als Gestalter der Erde, S. 76.

Kraft des Rheins gewinnen. Wiel schreibt ganz richtig, daß ihre Integrationskraft schwächer ist als die trennende Wirkung der vielen Grenzen⁽¹⁾. Die Donau ist eine rein kontinentale Verbindung. Dies liegt besonders an der schlechten Verbindung zum Meer. Der Unterlauf mit der Mündung liegt verkehrungünstig. Ungünstige natürliche Bedingungen - technische Schwierigkeiten hinsichtlich der Befahrbarkeit, besonders schlechte Traktionsverhältnisse im oberen Stromabschnitt am Eisernen Tor - die Seeschiffskonkurrenz und die wechselnde Stärke der Austauschbeziehungen mit Südosteuropa, das heute bis auf Jugoslawien auch wirtschaftlich völlig in den Ostblock integriert ist, bewirkten, daß die Donau nie zu einer Hauptschlagader des internationalen Verkehrs geworden ist⁽²⁾. Es ist dabei allerdings zu beachten, daß die Donau Staaten mit vorwiegend agrarischer Struktur durchfließt. Die für den Rhein so charakteristischen Massenguttransporte industrieller Rohstoffe treten nur in dem relativ kurzen deutsch-österreichischen Abschnitt bis Linz stärker in Erscheinung. In diesem Bereich brachte auch die Nachkriegszeit ein rasches Anwachsen des Verkehrs.

3) Die Integrationskraft der Binnenwasserstraßen.

Man mag einige Überlegungen über die integrierende Kraft der europäischen Flüsse anstellen.

Es ist gewiß übertrieben und schwer zu belegen, wenn man, wie Wiel, behauptet, daß die Ausbildung des europäischen Flußsystems zur politischen Zerrissenheit maßgeblich beigetragen hat⁽³⁾. Richtiger könnte man feststellen, daß es nicht sonderlich eine Integration gefördert hat. Es hat sich nicht gerade günstig ausgewirkt, daß die einzelnen Länder die Binnenwasserstraßen nach nationalen Gesichtspunkten ausgebaut haben. Dies ist aber ein Fehler, der alle nationalen Verkehrssysteme insgesamt betrifft, also nicht nur die Binnenschiffahrtsnetze. Alle nationalen Systeme werden zudem innerhalb der Staatsgrenzen organisiert, und Grenzen bedeuten vom verkehrspolitischen Stand-

(1) Wiel, a.a.O., S.3 u. 17.

(2) Allgemeine Schätzungen über die Stärke des Donauverkehrs zwischen den beiden Weltkriegen belaufen sich auf 5 - 5,5 Mio t jährlich. Die Verkehrskapazität des Eisernen Tores erreichte nur 1,6 Mio t. Nach Wessely, Probleme des Donauverkehrs unter dem neuen Statut, Wirtschaftsdienst 1950, H.5, S.28ff.

(3) Wiel, a.a.O., S.2. Vgl. hierzu Most, a.a.O., S.174 f.: "Auch eine kritische Betrachtung der europäischen Staatengeschichte gibt solcher Behauptung keinen Rückhalt".

punkt stets Hemmungen und Unterbrechungen des Verkehrs. Daneben wird man aber gerade im Falle der Donau auf die schon erwähnten Umstände, zu denen noch die geographisch schlechte Linienführung tritt, hinweisen müssen.

Die Schaffung weiterer geschlossener Systeme von Binnenwasserstraßen im Rahmen einer europäischen Verkehrspolitik durch Kunstbauten könnte außerordentlich nutzbringend sein. Durch die Verbindung von Rhein und Donau z.B. könnte zweifellos ein zusammenhängendes europäisches Netz mit einer Binnenschiffsverbindung Nordsee-Schwarzes Meer geschaffen werden. Zwar muß es im gegenwärtigen Zeitpunkt zweifelhaft erscheinen, ob das Projekt des Rhein-Main-Donau-Kanals die verkehrswirtschaftliche Bedeutung dieses Stromgebietes grundlegend ändern wird, weil es zunächst im Widerspruch steht zu den technischen Möglichkeiten des Donauverkehrs wie auch zu den Gegebenheiten im Handelsverkehr zwischen Südosteuropa und Westeuropa steht, also nicht die Hindernisse beseitigen kann, unter denen der Donauverkehr heute leidet⁽¹⁾. Das kann nicht eine endgültige Entscheidung gegen das Projekt bedeuten. Berücksichtigt werden muß aber gerade hier auch die volkswirtschaftliche Rentabilität⁽²⁾. Es dürfte allerdings im Hinblick auf das R-M-D-Kanalprojekt feststehen, daß die Verwirklichung dieses Planes auf Jahrzehnte wird verteilt werden müssen.

Dieses Projekt steht keinesfalls allein. Eine kaum zu überbietende Fülle von Plänen bietet sich dem Betrachter dar. Ohne im einzelnen späteren Erörterungen darüber vorzugreifen, muß schon auf Folgendes hingewiesen werden.

Der Verkehrswert geschlossener Wasserstraßensysteme darf nicht übertrieben dargestellt werden, besonders wenn man die Konkurrenz durch die Seeschifffahrt berücksichtigt. Letztlich entscheidend ist die wirtschaftliche Kraft der Einzugsgebiete, für die die Verkehrserschlossenheit zwar ein wichtiges, aber nicht das einzige oder gar bedeutendste Datum ist. Die Durchführung von Kanalbauplänen wird gerade wegen der finanziellen

(1)Friedrich List war interessanterweise, mit dem Hinweis auf das Seeschiff, gegen eine Binnenwasserstraßenverbindung Nordsee-Schwarzes Meer. F.List, Nachtrag zum 1.Heft der Mitteilungen aus Nordamerika,hsg. von E.Weber und E.W.Arnoldi, Hamburg 1929, S.3 f.

(2)Diese Frage ist noch nicht befriedigend beantwortet worden, wie denn das Problem der Eigenwirtschaftlichkeit der Binnenwasserstraßen noch keiner endgültigen Klärung entgegengeführt werden konnte.

Aufwendungen in jedem Einzelfall genau zu prüfen sein, wobei allerdings neben dem reinen Verkehrswert die gesamtwirtschaftliche, soziale, energie- und wasserwirtschaftliche Bedeutung entsprechend gewürdigt werden muß⁽¹⁾.

Als wichtigstes europäisches Problem zeichnet sich vielmehr die Erweiterung der bestehenden Wasserstraßen auf eine für bestimmte Typschiffe befahrbare Größe ab. Heute sind das auch wichtige Fragen der Binnenschiffahrtspolitik in Belgien, Deutschland, Frankreich und in den Niederlanden.

Im ganzen gesehen kann man feststellen, daß die Linien der Wasserstraßen zwar eine starke Verkehrsintensität aufweisen, der zu erreichende geographische Raum aber kleiner ist, als der durch die Dichte der Eisenbahnnetze erfaßte. Zudem treten bei der Fluß- und Kanalschiffahrt verschiedene Schwierigkeiten auf - natürlicher Art wie Eisbildung, Dunkelheit, Niedrigwasser usw. oder technischer Art wie der verschiedene Ausbauzustand zusammenhängender Wasserstraßen - wie sie die Eisenbahn nicht kennt.

Wie wichtig an sich die Binnenwasserstraßen als rein geographische Verkehrswege sind, zeigt die Tatsache, daß die Güterströme der Bahnen an Flußläufen am stärksten sind. Blum weist darauf hin, daß Flüsse und ihre Täler "wichtige Leitlinien für die Eisenbahnen und Landwege sind"⁽²⁾. Es ist hierbei interessant darauf zu verweisen, daß im Listischen Bahnsystem die Flüsse gemieden werden, um ihnen ihre Bedeutung zu lassen.

4) Die Erfassung des Raumes durch die übrigen Verkehrsträger.

Heute wird das System der Bahnlinien durch die Möglichkeit der Erfassung weiter Gebietsteile den Anforderungen rein verkehrsmäßig relativ mehr gerecht als das Netz der Binnenwasserstraßen, wenn auch die Binnenschiffahrt unter vergleichswiseigen Bedingungen der billigere Verkehrsträger ist. Die Eisenbahn übertrifft in ihrer Freizügigkeit in Raum, Zeit und Verkehrsart (Massengut- oder Stückguttransport) die Binnenschiffahrt bei weitem.

(1) Hierauf weist besonders Förster hin. K. Förster, Wasserstraßen und Raumplanung, S. 61.

(2) Blum, a.a.O., S. 62. Most betont, daß Schienen- und Landstraßennetz durch das Vorhandensein oder Fehlen von See- und Binnenwasserstraßen bedingt sind. "Jedes künstliche Verkehrssystem baut sich schließlich auf dem natürlichen auf." Most, a.a.O., S. 174.

Auf die starken wirtschaftlichen Wechselbeziehungen zwischen Binnenschifffahrt und Eisenbahn weist Förster hin, wenn er betont, "daß das Aufblühen der Großschifffahrt auf den Binnenwasserstraßen in dem tatsächlich erfolgten Umfange nicht möglich gewesen wäre, wenn nicht die Eisenbahnen das Bedürfnis nach Massenguttransporten in einem bisher noch ungeahnten Umfange geweckt hätten"⁽¹⁾.

Es ist gerade beim Landverkehr, sowohl bei der Eisenbahn als auch beim Straßenverkehr, charakteristisch, daß die Verkehrsferne überall außerordentlich gering ist. Hierin liegt gegenüber den Wasserstraßen ein besonderer Vorteil.

Die Eisenbahnen erfassen vermöge ihrer größeren Eindringtiefe den Raum weit besser als die Binnenwasserstraßen. Zweifellos ist auch, sieht man von wenigen Ausnahmen ab, der Bau von Eisenbahnlinien rationeller. In Europa ist das Schienennetz am ausgeprägtesten von allen Verkehrsnetzen, nimmt man die Transportkraft zum Maßstab, wenngleich sich auch der Ausbau keinesfalls immer mit dem Blick auf das einheitliche Netz vollzog⁽²⁾. Ein sehr handgreiflicher Vorteil der Schienenbahnen und Landstraßen ist das leichte Ausdehnungsvermögen bei der Anpassung an neue wirtschaftliche Bedingungen, während bei der Binnenschifffahrt eine Erweiterung der vorhandenen Wasserstraßen durch Kanalbauten in der Planung und Herstellung sehr viel Zeit in Anspruch nimmt und vor allem sehr kostspielig ist.

Vorbedingung für eine in der ganzen Ausdehnung volle Brauchbarkeit des Netzes ist allerdings die Übereinstimmung in der Spurweite. Wir sehen auch in Europa, daß tatsächlich ein glatter Übergang nicht überall möglich ist, jedoch im Kerngebiet - dem Gebiet der stärksten wirtschaftlichen Austauschbeziehungen und praktisch ja auch dem geographischen und politischen Zentrum aller Bemühungen um die Verkehrsintegration. Dieser eine Punkt ist bereits ein Beispiel dafür, welcher organisatorischen Maßnahmen es in Europa bedarf, um eine im Hinblick auf das Ziel einer europäischen Integration notwendige und möglichst weitgehende Verkehrsvereinigung zu erreichen.

(1) Förster, a.a.O., S. 23f.

(2) Voigt weist z.B. auf die im Sinne eines einheitlichen Netzes nicht systemgerechten Eisenbahnbauten der deutschen Länderzeit hin. Verkehr und Industrialisierung, Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 109. Bd. 1953, S. 217 ff.

Wie diese Schwierigkeiten aber auch technisch und organisatorisch gelöst werden können, zeigt das gleiche Beispiel; die Abwicklung nämlich des, auf der Schiene allerdings nicht sehr bedeutenden, Verkehrs mit Spanien, das seinen Bahngesellschaften eine vom mitteleuropäischen System abweichende Spur vorschrieb⁽¹⁾.

Gerade bei den Eisenbahnen wird aber noch ein weiteres Moment wirksam, das weit über den Einfluß der bloßen Linienführung hinausgeht. Maßgeblich den Verkehrsmarkt beeinflussendes Instrument wird dieser Verkehrsweg im Rahmen der Tarifpolitik. Durch sie werden der gesamte Verkehrsapparat wie die Standortsbedingungen maßgeblich beeinflusst.

Erschließt die Eisenbahn besonders den Raum im Hinblick auf die Entfernung, so geht die Wirkung der Straße und des Lastkraftwagens in die Fläche.

Ein Wort soll zum Flugzeug gesagt werden. Es ist, wie Blum sagt, "ein theoretisch universales Verkehrsmittel"⁽²⁾. In dieser Formulierung liegt aber schon eine in ihrer Wirkung entscheidende Einschränkung. Der Luftverkehr ist zwar nicht auf erdgebundene Linien, jedoch auf ein Netz von Flugplatzanlagen angewiesen, wobei ein ständiger Trend auf Vergrößerung in den Ausmaßen wie in der Betriebsorganisation festzustellen ist. Die "theoretisch" mögliche Erschließung auch jedes Ortes scheitert an der Kostspieligkeit von Flugplatzanlagen wie auch der oftmals ungenügenden Bedarfslage. Manche Schwierigkeit birgt daneben die herrschende luftrechtliche Situation.

5) Die politischen Voraussetzungen.

Nach diesen allgemeinen Erörterungen muß abschließend hingewiesen werden auf die gegenwärtige verkehrswirtschaftliche Situation in Europa, wie sie sich als Ergebnis der politischen Konstellation ergeben hat.

(1) Die Transfesa, eine spanische Gesellschaft, besitzt eine größere Anzahl von Güterwagen mit auswechselbaren Achsen für den direkten Bahntransport zwischen Spanien und den übrigen Ländern Europas, die nahezu ausreichend sind für den über die trockene Grenze gehenden Südfruchtexport Spaniens.

(2) Blum, a.a.O., S. 11

Die Spaltung in zwei sich zu größeren Wirtschaftsräumen integrierende Gebiete ist nicht ohne Einfluß auf das Verkehrsbild Europas geblieben. Sie bewirkte eine Konzentrierung der Bemühungen um die verkehrsmäßige Einheit zunächst im westlichen Bereich; zugleich sind ähnliche isolierte Bestrebungen im Ostblock festzustellen.

Es wird deutlich, daß natürliche Bedingungen durch die politischen Gegebenheiten ihren Einfluß verlieren können, und in wie starkem Maße die Verkehrsplanung, diesen veränderten Voraussetzungen gehorchend, zu neuen Lösungen kommen muß. Freilich wird man sich im Ergebnis vom Ziel einer gesamteuropäischen Verkehrseinheit entfernen.

Diese Zerreißung des natürlichen Verkehrsraumes zwingt zu einer näheren Betrachtung der verkehrsgeographischen Verhältnisse im westlichen Europa.

Italien scheint hier, bei Bildung eines eigenen Verkehrsgebietes, aus dem sonst verkehrsmäßig recht geschlossen wirkenden westeuropäischen Raum herauszufallen. Doch haben die für den Verkehr an sich ungünstigen Alpen gegenüber der Eisenbahn- und Tunnelbaukunst ihre Schrecken verloren⁽¹⁾. Auch seeverkehrsmäßig steht Italien in nicht so großer Entfernung zu Nordwest- und Westeuropa. Gleiches ist im Grunde von der Iberischen Halbinsel zu sagen. Wir müssen allerdings feststellen, daß Spanien und Portugal - in sehr viel geringerem Maße mag dies auch für Italien Geltung haben - in gesamtwirtschaftlicher Hinsicht aus Gründen verschiedener Art bei einer europäischen Integration nicht nur räumlich etwas am Rande stehen.

Aus allen genannten Faktoren ergibt sich der Ansatz zu einer europäischen Verkehrsplanung, wie sie dem wirtschaftlichen Raumbild unter Berücksichtigung der natürlichen Bedingungen wie auch der politischen Voraussetzungen entspricht.

Der Begriff Europa im Sinne der Arbeit muß daher notwendigerweise zunächst enger begrenzt werden auf den Bereich der Montanunion sowie Österreichs und der Schweiz.

Letztes Ziel der Verkehrsplanung wird es immer sein müssen, alle Verkehrsbedürfnisse durch ein möglichst dichtes Verkehrsnetz zu befriedigen. Dabei notwendig ist die Rücksichtnahme auf die Strukturwandlungen in der europäischen Wirtschaft, die sich bei der erstrebten Zusammenarbeit ergeben werden.

(1) Blum, a.a.O., S. 120.

Ziel und Zweck dieser Planung können am besten mit folgendem Zitat ausgedrückt werden:

"Verkehrsgeographisch und verkehrspolitisch gesehen ist es in Europa erforderlich, das Gesamtnetz des Verkehrs aus wohlausgebauten und leistungsfähigen Linien der drei Verkehrsträger sinnvoll zusammensetzen, damit der Verkehrszweck mit dem geringsten Aufwand an Kosten erreicht wird. Die Auswahl der Verkehrswege und der Verkehrsmittel wird dann im natürlichen Ablauf des Wirtschafts- und Verkehrsprozesses erfolgen"⁽¹⁾.

Kapitel II. Der Einfluß der Verkehrsmittel auf die Raumgestaltung.

1) Die Bedeutung der Verkehrsmittel für die räumliche Gestaltung der Wirtschaft.

Der Verkehr ist niemals Selbstzweck. Ursache allen Verkehrs ist die Notwendigkeit der Raumüberwindung, um eine ausreichende Versorgung des Marktes - zum richtigen Zeitpunkt und im gewünschten Umfang - zu gewährleisten.

Es ist eine der Grundtatsachen der Wirtschaft, daß Angebot und Nachfrage sich örtlich nicht ausgleichen. Es gibt heute kein Wirtschaften mehr, bei dem sich von der Produktion bis zum Verbrauch alle Phasen an einem Orte vollziehen. Dieses Wirtschaften vollzieht sich vielmehr im Raum. Zur Bewältigung des Austausches bedarf es der Verkehrsmittel, die den Raum überbrücken.

Die Materiallagerstätten, die Orte der Produktion und des Verbrauchs bestimmen dabei Richtung und Intensität der Verkehrsströme.

(1) J. Nagel, Die Hafenwirtschaft als europäische Verkehrsaufgabe, in Erbe und Auftrag, Festschrift für Bruno Kuske, S. 128.

Man muß also bei einer grundlegenden Darstellung der Probleme der Verkehrswirtschaft ausgehen von der Verteilung der wirtschaftlichen Kräfte und untersuchen, wie weit die standortsmäßige Verteilung der Wirtschaft das Verkehrsbild prägt und welche Impulse wiederum vom Verkehr auf die Wirtschaft ausgehen. Hauptpunkte bei dieser Betrachtung sind einmal die verkehrsgeographischen Bedingungen, dann aber die Lage der Rohstoffvorkommen, ihre Streuung oder Ballung im Raum, und die räumliche Verteilung der Bevölkerung, der Industriezentren. Die Rohstoffvorkommen sind örtlich gebunden; die sich in gegenseitiger Beeinflussung verändernden Komponenten sind die Standorte der Industrie und entsprechend die Wohnsiedlungen der Bevölkerung.

Wir müssen folgende Tatsache gebührend berücksichtigen: Grundlage der Produktion und Schlüsselindustrie für die verarbeitende Fabrikation ist die Schwerindustrie, die den stärksten Transportbedarf hat. Bei der starken Streuung der Rohstoffvorkommen bestimmen Kostengesichtspunkte den Standort, wo verschiedene Rohstoffe am zweckmäßigsten kombiniert werden. Schalten wir das Moment der Arbeitskosten⁽¹⁾ aus, so ist vom ökonomischen Standpunkt her betrachtet der beste Standort dort, wo der Kostenfaktor Transportaufwendungen am geringsten ist, also nur möglichst wenig Verkehrsleistungen durchzuführen sind⁽²⁾.

Transportleistungen müssen auch erbracht werden, bevor die Grundprodukte weiterverarbeitet werden und an die Orte des Verbrauchs gelangen. Das Maß der vertikalen Konzentration der verarbeitenden Industrie mag zwar sehr weit fortgeschritten sein, dem sind aber Grenzen gesetzt. Der Schiffsbau z. B. ist

(1) Die Differenzierungen bei den Arbeitskosten sind heute nicht sehr groß; wohl aber ist eine Orientierung nach der Qualität der Arbeit denkbar. Nach Alfred Weber ist eine Deviation, Verlängerung der Transportwege bei Arbeitsvorteilen möglich. Über den Standort der Industrien, I. Teil, Reine Theorie des Standorts, Tübingen 1909, S. 101 ff.

(2) In der Realität allerdings wird das Bild erheblich mitgeformt durch politische Momente. Kunze wirft sogar die Frage auf, "ob der betriebswirtschaftlich geläufige Kostenbegriff unter den derzeitigen ökonomischen und politischen Bedingungen in Europa für raumwirtschaftliche Fragestellungen aussagefähig bleibt" Kunze, Die Lagerungsorte der westeuropäischen Eisen- und Stahlindustrie im Licht ihrer Kostenstruktur, Kieler Studie Nr. 30, S. 1.

normalerweise an die Küste gebunden; der Standort der Stahlwerke, die das benötigte Walz- und übrige Schiffbaueisen herstellen, wird in aller Regel nicht an der Küste liegen, weil die Kapazität der Werke nur zu einem Teil für die Aufträge der Werftindustrie ausgelastet ist⁽¹⁾.

Ist bereits in der kleinsten Wirtschaftseinheit der Einsatz von Verkehrsmitteln bei der Marktversorgung notwendig, so in einer großräumigen, auf größtmöglicher Arbeitsteilung beruhenden Wirtschaft um so mehr. Die moderne Weltwirtschaft wäre ohne das Vorhandensein leistungsstarker Transportmittel, wie Seeschiff und Eisenbahn, gar nicht denkbar.

Den Verkehrsmitteln fällt bei der Bildung eines größeren Wirtschaftsraumes eine bedeutsame Aufgabe zu⁽²⁾. Sie vermögen, wie Predöhl es formuliert, die einzelnen Teile der Wirtschaft zur räumlichen Einheit zusammenzuraffen. Die raumbildende Kraft zeigt sich nun jedoch nicht nur in der Schaffung der Verbindungslinien, sondern in der Beeinflussung der Lage der Standorte. Die Verkehrsträger nehmen selbst in starkem Maße, vor allem durch die Möglichkeiten einer differenzierten Tarifpolitik, Einfluß auf die standortsmäßige Verteilung. Sie haben, wie Predöhl sagt, "eine Umgestaltung des wirtschaftlichen Raumbildes bewirkt, die in der arbeitsteiligen Struktur der modernen Wirtschaft ihren deutlichsten Ausdruck findet"⁽³⁾.

2) Die Wechselbeziehungen zwischen Industrialisierung und Verkehr.

Es ergeben sich zwischen Industrialisierung und Verkehr starke Wechselbeziehungen. Streuungs- oder Ballungserscheinungen werden maßgeblich durch die Verkehrsentwicklung bedingt, wobei auch gerade die Dezentralisation der industriellen Betriebe eine größere Streuung der Verkehrsbedürfnisse und damit eine Vergrößerung des Verkehrsapparates bewirkt. So weist Voigt darauf hin, daß durch neue Verkehrsmittel oder durch Ausweitung

(1) Die Errichtung des Lübecker Hochofenwerkes z.B. fußt auf anderen Voraussetzungen; zudem stellt es zum überwiegenden Teil keine Schiffbauqualitäten her und ist insofern kein Gegenbeispiel.

(2) Vgl. hierzu und z. Folg. A. Predöhl, Außenwirtschaft, Weltwirtschaft, Handelspolitik und Währungspolitik, S. 50 ff. und S. 108.

(3) ebenda, S. 50.

bestehender Netze dynamische Faktoren wirksam werden können, wodurch neuer Bedarf geweckt werden kann oder bisher verkehrsmäßig unzugängliche Rohstofflagerstätten abgebaut werden können und sich gleichzeitig neue Kombinationspunkte ergeben⁽¹⁾.

Den einzig brauchbaren Maßstab bildet nun nicht die Länge des Transportweges, entscheidend sind vielmehr die Transportkosten. Dies hat seinen einfachen Grund darin, daß die einzelnen Verkehrsträger ganz verschiedenen Kostenbedingungen unterliegen. Entscheidend ist also nicht die geographische Entfernung, sondern die auf den Kosten basierende ökonomische Entfernung⁽²⁾. Hierüber liegen eine Reihe von Untersuchungen vor⁽³⁾. So wird bei Kunze bei den drei Verkehrsmitteln Seeschiff, Niederrheinschiff und Eisenbahn für das Verhältnis der Transportkosten die Relation von 1:7:15 ermittelt. (Schlier errechnet ein Verhältnis von 1:5:10). Auf diesen Ermittlungen basierend hat Jürgensen einmal die ökonomischen Entfernungen beim Erzbezug des Ruhrgebietes für den Standort Oberhausen untersucht und kam zu folgenden Maßzahlen (wobei auch der Fe-Gehalt der Erze entsprechend gewichtet wurde): Dundeland (Tromsø): 92; Narvik: 125; Lulea: 152; Bilbao: 104; Span.Marokko: 155; Salzgitter: 199 (wobei ausschließlicher Bahntransport unterstellt wurde)⁽⁴⁾.

Ähnliche Tatbestände finden wir übrigens auch in der Ausbildung der Gütertarifstaffeln der Eisenbahn. So wirkt die Entfernungsstaffel ebenfalls wie eine ideelle Verkürzung der Entfernung oder die (streng genommen im deutschen Tarif unbekannte) Gewichtsstaffel wie eine ideelle Verringerung des Gewichtes.

Die Tatsache dieses Nebeneinanders von Verkehrsmitteln mit ganz verschiedenartigen Betriebs- und Kostenstrukturen, die eben schon genannten Möglichkeiten der Tarifpolitik und die staatliche Förderung dieses oder jenes Verkehrsträgers oder eine mehr oder minder starke Durchdringung verschiedener Landschaften durch das gleiche Verkehrsmittel haben die Standortswahl der

(1) Voigt, a.a.O., S.193.

(2) Vgl.hierzu besonders H.Jürgensen, Die westeuropäische Montanindustrie und ihr gemeinsamer Markt, S.18 ff.

(3) So Schlier in den Vierteljahresheften zur Wirtschaftsformung, Jg.1950, S.59 ff. und H.J.Kunze, a.a.O., S.50 ff.

(4) Jürgensen, a.a.O. Schaubild S.33 (II) und Tabelle 1b im Anhang. Die Zahlen stellen jeweils die bereinigten Seewege (also kilometrische Entfernung : 15) plus bereinigten Binnenschiffahrtswege (: 7) plus Eisenbahnwege (1) dar. Schließlich wurde der durchschnittliche Fe-Gehalt der jeweiligen Erzorte berücksichtigt.

modernen Industrien erheblich beeinflußt.

Miksch konstruiert ein sehr anschauliches Beispiel, indem er zeigt, wie durch das historische - im Gegensatz zum natürlichen- Datum eines Kanalbaus die Wahl der Produktionsorte beeinflußt wird; ein unter weitaus günstigeren örtlichen Produktionsbedingungen arbeitender Standort vermag sich nicht durchzusetzen, weil der Konkurrenzstandort durch den Vorteil des Kanals zum Verbrauchsort dort zu einem geringeren Ortspreis liefern kann, wenn auch seine Produktionskosten höher sind⁽¹⁾.

So hat sich von vorn herein eine durch natürliche Daten bestimmte absolute Standortsverteilung nicht ergeben, weil der Einfluß historischer Daten, wie Miksch es nennt, viel stärker standortbildend wirkte⁽²⁾.

Uns interessieren in diesem Zusammenhang die Verkehrspolitik und die historischen Daten der Landesgrenzen. Gerade durch die verschiedenartige Verkehrspolitik der Einzelstaaten sind Standortsbedingungen geschaffen worden, die vom Standpunkt der Nationalstaaten aus betrachtet ausgewogen oder zumindest als volkswirtschaftlich notwendig erscheinen mögen, die aber weniger sinnvoll sind, wenn wir einen größeren, über die Staatsgrenzen hinausgehenden Wirtschaftsraum betrachten. Es gibt allerdings keine schlechthin optimale Standortlage, weil jede Veränderung der wirtschaftlichen Gegebenheiten, insbesondere des Stands des Verkehrswesens, eine Verschiebung dieses Optimums bewirkt⁽³⁾. Die Standorte der Industrien werden selbst wieder zu standortbestimmenden Faktoren. Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß infolge der politischen Bedingungen sich das ideale Ziel einer Raumpolitik, nämlich die Herabsetzung der Transportleistungen auf ein Minimum, schwer verwirklichen lassen wird⁽⁴⁾.

(1)L.Miksch, Zur Theorie des räumlichen Gleichgewichts, Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 66 (1951 I), S.19 ff.

(2)Miksch, a.a.O., S. 17.

(3)A.Schmitt, Verkehrspolitik, in Adolf Weber, Handels- und Verkehrspolitik, II. Teil, S.258.

(4)C.Pirath, Grundlagen der Verkehrswirtschaft, S.38. An gleicher Stelle sagt Pirath: "Eine gute Raumwirtschaft soll einen großen Teil des Verkehrs überflüssig machen."

3) Betrachtung der westeuropäischen Wirtschaft unter raumwirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Welchen Bedingungen sehen wir uns nun in Westeuropa gegenübergestellt?

Die Gunst oder Ungunst der Standortlage der industriellen Schwerpunkte drückt sich in einem starken Transportkostengefälle zwischen den einzelnen Revieren der Montanindustrie aus. Im Bereich der Montanunion beträgt diese Spanne 1 : 2,5 ⁽¹⁾. Dieses Gefälle beruht einmal auf natürlichen Bedingungen, vor allem dem Vorhandensein von Binnenwasserstraßen, z.T. ist es aber auch das Ergebnis bestimmter tariflicher Maßnahmen der Einzelstaaten, die eine Verbesserung der Stellung der eigenen Industrie im internationalen Wettbewerb trotz ungünstiger Standortsbedingungen zum Ziele haben.

Hier stehen wir bereits an einem ersten Kreuzweg für eine europäische Verkehrspolitik : wieweit nämlich müssen die Aufgaben einer großräumigen Verkehrspolitik, künstliche Verzerrungen der Beförderungskosten zu beseitigen, bzw. in Zukunft die Vornahme diskriminierender Tariffdifferenzierungen zu verhindern, scheitern an der bei der Rücksichtnahme auf bestimmte volkswirtschaftliche Erfordernisse, wie die Verhinderung des Entstehens volkswirtschaftlicher und sozialer Notstände, zu berücksichtigenden Starrheit der Standorte?

Bei der Schwerindustrie ist die Rohstofforientierung von besonderer Bedeutung. So entstanden eine Reihe wichtiger Werke (Peine, Salzgitter, Linz, z.T. die französischen und luxemburgischen Hütten) auf der Erzgrundlage. Vor allem aber die Kohle verstärkt als reines Gewichtsverlustmaterial die Materiallagerkomponente, weil die hohen Transportkosten eine Zentralisation zu den Gewinnungsorten hin bewirken. Ein anschauliches Beispiel hierfür ist das Ruhrgebiet. 1951 wurden nach Angaben des Deutschen Kohlenverkaufs 50 % der im Inland verbrauchten Ruhrkohle im Lande Nordrhein-Westfalen verbraucht. Aber auch in Belgien und Frankreich spielt der Kohleverbund eine beachtliche Rolle, wenngleich rein betriebsmäßig gesehen infolge der Verstaatlichung des französischen Bergbaus die entstehenden

(1) Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Hohe Behörde, Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft (vom 10.8.52 - 12.4.53), S.77.

Kostenvorteile gemindert werden.

Bei der starken Transportempfindlichkeit der Kohle wird der Stahl zweckmäßigerweise auf der Kohlegrundlage produziert. Kohle geht in das Endprodukt überhaupt nicht ein, das Erz zu einem Teil, der dem Fe-Gehalt entspricht, also bei Qualitätserzen bis zu 60 % und mehr. Hieraus resultiert ein Vorteil der auf der Kohlebasis arbeitenden Ruhrindustrie gegenüber der französischen Stahlindustrie, die sich z.T. nicht auf das Vorkommen geeigneter Kohle stützen kann.

Der Ausbau der französischen Stahlindustrie läßt jedoch nicht erkennen, daß diese natürlichen Standortbedingungen im vollen Gewicht wirksam geworden sind. Dies deshalb, weil ein ganzes Bündel von historisch gewachsenen Bedingungen, die der Prozeß der Industrialisierung in Frankreich selbst schuf, sowie die allgemeine Wirtschaftspolitik⁽¹⁾ - nicht zuletzt die Verkehrs- politik - auch in Frankreich die Voraussetzungen für eine Stahl- industrie schuf, die sich gegenüber standortsmäßig günstiger gelegenen Revieren durchgesetzt und seine Absatzbereiche abgegrenzt hat.

Doch auch eine Ansiedlung an einem gänzlich freien Standort kann im Sinne der Theorie Alfred Webers auf Grund eindeutiger Rohstofforientierung erfolgen. Auf ein solches Beispiel verweist Predöhl⁽²⁾: Das Lübecker Hochofenwerk ist am Punkt der günstigsten Verbindung zwischen englischer Kohle und schwedischem Erz - mit der Absatzorientierung nach Mitteldeutschland - entstanden. Die heute veränderten Bezugs- wie Absatzbedingungen konnten durch Verlängerung der Absatzradien infolge der Produktionsumstellung auf Spezialqualitäten kompensiert werden.

Von der Eisen- und Stahlindustrie werden die bedeutendsten Transportmengen bewältigt; die Absatz- und Rohstoffbezugsgebiete reichen dabei weit über die Grenzen hinaus⁽³⁾.

(1)Z.B. hat ein Einfuhrzoll, wie Miksch betont, die gleiche Wirkung wie eine Erhöhung der Transportkosten. Damit ist auch der Zoll zu einem den Standort beeinflussenden Faktor geworden. Miksch, Wettbewerb als Aufgabe, S. 72.

(2)A.Predöhl, Von der Standortlehre zur Raumwirtschaftslehre, Jahrbuch für Sozialwissenschaften, Bd.2/1951, S.110 f.

(3)Hierzu einige Zahlen: Nach den Berechnungen der Hohen Behörde machen Montangüter 40 % des gesamten Beförderungsvolumens aus und bei der DB betrug 1952 der mengenmäßige Anteil der Montangüter am Wagenladungsverkehr 42 %. Wirtschafts-Correspondent Nr.53 vom 15.1.55.

Das Gesicht der Produktion hat nun immer zwei Seiten: die Standortsorientierung ist ja nicht allein ausgerichtet nach der Lage der Rohstofffundorte, sondern auch die Absatzseite muß berücksichtigt werden. Hier spielen ebenfalls Transportgesichtspunkte, neben anderen wie vor allem dem Sortenproblem, eine wichtige Rolle. Durch Tarifänderungen, durch Festlegung von Tariforten, schließlich auch durch neue Verkehrsbauten können die Absatzradien beeinflußt werden; Basisorte, Ausnahmetarife und Entfernungsstaffel bieten durch die Gewährung eines Transportkostenvorteils Schutz gegenüber Wettbewerbern.

Ein typisches Beispiel für die Einwirkung neuer Verkehrsbauten finden wir im Ruhrgebiet. So wurde die Position des gesamten nordrhein-westfälischen Reviers durch den Bau von Dortmund-Ems-Kanal und Rhein-Herne-Kanal gegenüber dem lothringisch-luxemburgischen Revier verbessert. Vordem waren die Produktionsbedingungen ungünstiger⁽¹⁾. Daneben darf im Falle des Ruhrgebietes nicht vergessen werden, daß es selbst größter Abnehmer seiner Stahlproduktion ist. 1952 wurden 60 % der Erzeugung im eigenen Raum verarbeitet, 28 % im übrigen Deutschland; 12 % gingen in den Export.

Gewiß ist gerade auf dem Stahlmarkt beim Vorhandensein zahlreicher Spezialsorten, die jeweils nur an wenigen Orten und dort in bestimmten Mengen produziert werden, die Anfälligkeit gegenüber dem Wettbewerber nicht so groß, so daß diese Produkte auch über größere Entfernungen transportiert werden können (auf das Beispiel des Lübecker Werkes wurde schon hingewiesen). Dennoch bewirkt ganz allgemein die Entfernung zwischen Erzeugungs- und Verbrauchsort eine natürliche Transportkostendifferenzierung und damit die Aufspaltung in regionale Teilmärkte⁽²⁾.

Diese Abgrenzung kann sich verschieben, wenn das z.T. künstlich herbeigeführte Transportkostengefälle in einem nicht mehr durch Staatsgrenzen geteilten und von Handelshemmnissen befreiten größeren Raum dadurch verändert wird, daß die in verschiedenen Ländern verschiedenen Transportbedingungen und Tarife

(1) 1938 wurden bereits 75 % des Erzbedarfs der Hüttenindustrie Nordrhein-Westfalens auf dem Wasserwege bezogen. Schroiff, Die Bedeutung der westdeutschen Wasserstraßen für das Land Nordrhein-Westfalen, Hansa 21/1949, S.515.

(2) Vgl. hierzu Miksch, Wettbewerb als Aufgabe, S. 68 und F.M.Verbeek, Die Bedeutung des Verkehrs für den gemeinsamen Markt der Montanunion, Europa-Verkehr 1953, S.124 ff.

grundsätze einander angepaßt werden, was immer auf Änderungen der Transportkosten hinauslaufen muß.

Untersuchen wir die Standorte der Schwerindustrie wie auch der verarbeitenden Fertigung, so werden wir oft die politischen und nationalwirtschaftlichen Einflüsse erkennen. Nicht lediglich die geographische Lage der Materiallager oder der Grad der Industrialisierung waren maßgeblich. Der Staat trat oft als Träger von Verselbständigungsbestrebungen auf; (ein Beispiel hierfür ist etwa die Aufnahme der Aluminiumerzeugung in Deutschland in größerem Umfange im 1. Weltkrieg trotz ungünstiger Bedingungen).

Norwegen errichtet heute am Polarkreis ein Stahlwerk auf der Erzbasis, das die völlige Eigenversorgung sichern soll, dessen geplante Kapazität von 500.000 t aber wohl kaum optimale Kostenbedingungen ermöglichen wird. Vom ökonomischen Standpunkt aus wäre es zweifellos praktischer und sinnvoller, Norwegen würde seine wirtschaftlichen Kräfte dort konzentrieren, wo es anderen Ländern gegenüber Kostenvorteile besitzt, und den benötigten Stahl einführen.

Ein noch anschaulicheres Beispiel ist Italien. Dieses Land hat den Ausbau seiner Stahlindustrie stark vorangetrieben (Stahlproduktion 1929 und 1938 je 2,3 Mio t; 1954: 4,1 Mio t). In Italien kam man allerdings den ungünstigen Bedingungen insoweit entgegen, daß man fast ausschließlich Siemens-Martin-Werke errichtete (etwa 90 % der Fertigung entfallen zusammen mit dem Elektro-Verfahren auf die SM-Werke). Hierbei ist einmal ein größerer Schrotteinsatz und damit geringerer Gewichtsverlust beim eingesetzten Material möglich - allerdings müssen 2/3 des benötigten Schrotts eingeführt werden - zum anderen werden beim SM-Verfahren zur Erzeugung von 1 t Walzwerksprodukten nur 1,7 t Kohle in Form von Gas, Strom usw. benötigt gegenüber 2,48 t beim Thomas-Verfahren.

Innerhalb eines größeren, gemeinsamen Bedingungen unterliegenden Marktes müssen sich jedoch für Italien hinsichtlich der Versorgung wie auch des Fertigwarenabsatzes der Eisen- und Stahlindustrie Nachteile ergeben. Die im Montanvertrag gewährte Karenzzeit von 5 Jahren für die Aufhebung des Zollschatzes kann an den an sich ungünstigen Standortverhältnissen nichts ändern.

Zweifellos ist auch die französische Schwerindustrie, die in ihrer wirtschaftsgeographischen Lage gegenüber dem Ruhrgebiet stark benachteiligt ist - das betrifft sowohl die Frage des Rohstoffbezugs wie die des Absatzes - aus wirtschaftspolitischen, vor allem exportpolitischen Gründen überdimensioniert. (Der Exportanteil betrug 1954 32 % der Fertigung). Auch hier mußte die Verkehrspolitik Hilfsdienste leisten.

Viele der gewählten Standorte sind nicht auf der europäischen Fläche schlechthin günstig gewählt, sondern nur in dem betreffenden Staatsraum unter z.T. planwirtschaftlichen Voraussetzungen, sowie unter Zoll- und Transportschutz gegenüber anderen Fabrikationsorten, deren Produkte an sich am Inlandsmarkt wettbewerbsmäßig überlegen wären.

4) Das Problem der Starrheit der überkommenen Standortverhältnisse.

Welche Schlüsse können wir aus diesen Feststellungen ziehen?

Nationalwirtschaftliche Interessen haben aus den verschiedensten Gründen Standortverhältnisse und industrielle Schwerpunkte entstehen lassen, deren Verteilung innerhalb eines größeren geschlossenen Raumes nicht als zweckmäßig erscheint, berücksichtigt man die Erkenntnisse der volkswirtschaftlichen Theorie und vor allem die Erfahrung, daß nur bei bestmöglicher weltwirtschaftlicher Arbeitsteilung die wirtschaftliche Produktivität und der Massenwohlstand gesteigert werden können.

Um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Industrien im Inland wie im Ausland - der Gedanke der Festsetzung auf den Weltmärkten spielte ja oft eine Rolle bei solchen Investitionsvorhaben - zu erhalten, war eine entsprechende Wirtschaftspolitik notwendig. Eine staatlich gelenkte Investitionspolitik, die Errichtung hoher Zollschränken sowie die Gewährung von Steuervorteilen und nicht zuletzt die Verkehrspolitik, sei es durch die Vornahme neuer Investitionen in Verkehrsbauten oder durch eine entsprechende Tarifpolitik, wurden Instrumente von Autarkiebestrebungen, die unwirtschaftliche Verlagerungen erzwangen⁽¹⁾. Im Ergebnis sieht man nun bei einer großräumigen Betrachtung, beim Aufgehen der Teilmärkte in einem gemeinsamen Markt, das Bild einer ökonomisch ungünstigen Verteilung der europäischen Stahlindustrie.

(1) Vgl. Meyer/Zottmann, a.a.O., S.5.

Es kann nun aber nicht die Aufgabe einer europäischen Verkehrs- politik sein, die in vielen Fällen bestehende Ungunst der standortsmäßigen Verhältnisse zu beseitigen und damit die Tatsache der unökonomischen Verteilung der Standorte noch zu fördern.

Eine europäische Integrationspolitik wird es sich angelegen sein lassen müssen, eine Standortsbereinigung durchzuführen, und zwar besonders der Eisen- und Stahlindustrie, weil diese als Grundindustrie auch die Standorte der verarbeitenden Industrien nachhaltig beeinflußt. Auch der Schumanplan hat letztlich zum Ziele, die Produktion dort zu konzentrieren, wo sie am rationellsten ist⁽¹⁾.

Wesentlich ist dabei doch diese Überlegung: Ziel der Verbesserung der Standortsbedingungen ist die Senkung der Kosten, besonders der Transportkosten, zum Zwecke der billigeren und reichlicheren Belieferung der Abnehmer.

Freilich wäre es falsch, wollte man sagen, daß sich vom nationalen Standpunkt aus betrachtet in den einzelnen Staaten nicht durchaus lebensfähige wirtschaftliche Gebilde entwickelt hätten. Dies ist eben das Ergebnis der Wirtschaftspolitik der Einzelstaaten. Daß verschiedene Bestrebungen der Wirtschafts- und Verkehrspolitik mehrerer Staaten bei der Schaffung gemeinsamer übernationaler Räume kollidieren, ist das Hauptproblem der Integration überhaupt.

Man wird sogar die gegebenen historischen Tatbestände zunächst weitgehend hinnehmen müssen; das ist auch eine Voraussetzung bei der Betrachtung der verkehrswirtschaftlichen Problematik einer Integration. Eine weitgehende Kontinuität der bestehenden Standortsverhältnisse ist notwendig.

Die Veränderung der industriellen Standorte entsprechend der ökonomisch zweckmäßigsten Art und Weise ist auch in der Montanunion begrenzt, weil gegebene Standorte berücksichtigt werden müssen⁽²⁾.

Misch stellt zu diesem Problem ganz allgemein fest: "Die Optimalität der räumlichen Wirtschaftsordnung ist begrenzt, weil der Wirtschaftsablauf produzierte Produktionsmittel wie ein starres Gerüst ausscheidet, die seinen weiteren Verlauf bestimmen und nur innerhalb gewisser Grenzen wieder aufgelöst

(1) W. Hallstein, Probleme des Schuman-Planes, S. 5

(2) Vgl. Jürgensen, a.a.O., S. 32 ff.

werden können⁽¹⁾.

Schließlich muß auch im Falle der Industrien der Montanunion berücksichtigt werden, daß § 29 des Übergangsabkommens Schutzmaßnahmen für die Stahlindustrie vorsieht, falls es im allgemeinen Interesse liegt, bestimmte Produktionsverlagerungen zu vermeiden. Bei jedem Fall einer gewaltsamen Lösung der Standortsfrage müßte es zu solchen Maßnahmen kommen. Das bekräftigt die Tatsache der Starrheit der bestehenden Verteilung.

Auch die Investitionspolitik muß sich auf der nationalen wie auf der internationalen Ebene im Rahmen supranationaler Organisationen enthalten, durch Neuanlagen im Verkehrssektor oder gewaltsame Veränderung des Wettbewerbsverhältnisses der Verkehrsträger Standortsänderungen zu induzieren.

Die gleiche Forderung ist auch auf die Tarifpolitik zu übertragen. "Man könnte", wie Predöhl sagt, "die ökonomische Ordnung wirklich empfindlich stören, wenn man eine ungleiche Tarifpolitik einführt, die die Absatzradian der Industrien gegeneinander verschieben würde."⁽²⁾

Worum es letztlich geht, hat Predöhl ganz klar ausgedrückt⁽³⁾: Es handelt sich bei der Frage der europäischen Standorte um ein dynamisches Problem. Entscheidend sind dabei die Zuwächse, die bei der Hinwendung von dieser bisherigen unökonomischen zu einer ökonomischen Raumordnung in Europa den natürlichen Standortsbedingungen gehorchen werden. Die historisch gewachsenen traditionellen Standorte müssen jedoch erhalten bleiben. Niemand kann z.B. den Abbau der französischen Eisenindustrie fordern.

Kein Staat wird auch bereit sein, durch übernationale verkehrsdirigistische Maßnahmen das historisch gewachsene Bild, das z.T. durch eine bestimmte Verkehrspolitik gestaltet wurde, zu stören. So sind der Tarif und die Verkehrspolitik keine geeigneten, wenn auch möglichen Mittel, eine grundlegende Änderung der Verteilung der wirtschaftlichen Kräfte Westeuropas im Rahmen einer Integration herbeizuführen.

Durch die Schaffung des Eisernen Vorhanges haben sich zudem in verschiedenen Gebieten in der Bundesrepublik (Hamburg,

(1) L. Miksch, Zur Theorie des räumlichen Gleichgewichts, Weltwirtschaftliches Archiv Bd. 66, 1951, S.21.

(2) A. Predöhl, Probleme des Schuman-Planes, S.19.

(3) A. Predöhl, ebenda, S.19 ff.

Lübeck, Berlin), Österreich (Wien) und in Triest Verkehrsprobleme besonderer Art entwickelt, die die Orientierung einer europäischen Verkehrspolitik nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten zum Scheitern bringen lassen. Eine nationale Verkehrspolitik kann nicht auf bestimmte Stützungsmaßnahmen dieser verkehrswirtschaftlichen wie gesamtwirtschaftlichen Notstandsgebiete verzichten, selbst wenn diese Maßnahmen im Widerspruch stehen zu bestimmten Regeln, die für die Ausrichtung der Verkehrspolitik im Rahmen eines größeren integrierten Raumes verbindlich sein sollen.

5) Das europäische Problem: Verkehrspolitik als Mittel zur Neuorientierung der Standorte?

Damit ist bereits ein erstes Urteil gesprochen worden über den Plan, eine europäische Verkehrsvereinigung zu erreichen auf dem Wege über die Schaffung einer europäischen Transportbehörde mit eigenen Hoheitsrechten und dirigistischen Machtbefugnissen.

Der Hebel für eine wirtschaftliche Neuordnung liegt bei den Investitionen, die entsprechend marktwirtschaftlichen Grundsätzen an den Stellen ihrer größten wirtschaftlichen Rentabilität vorgenommen werden. Umfang, Art und Verteilung der Investitionen auf die einzelnen Unternehmungen werden durch die Kräfte des Marktes bestimmt.

Daher rühren Einwände gegen die Möglichkeit einer Lenkung der Verkehrsinvestitionen durch eine Verkehrsbehörde, die immer ihren Standpunkt durchzusetzen bemüht sein wird. Der Versuch aber, die wirtschaftliche Entwicklung durch Verkehrsinvestitionen zu steuern, muß als untauglich bezeichnet werden. Gewiß vollziehen sich Verkehrsinvestitionen z.T. nach anderen als den in der übrigen Wirtschaft geltenden Grundsätzen, weil in aller Regel der Staat die Verkehrswege erstellt, bei der Eisenbahn in gewissem Umfange auch den gesamten Verkehrsapparat.

Es ist aber etwas anderes, ob die Investitionen in allen Zweigen und Gebieten des Verkehrswesens international zusammengefaßt und abgestimmt werden oder ob die Investitionen im Rahmen einer zentralen Planung durch eine dafür verantwortliche supranationale Behörde vorgenommen werden.

Es muß hierbei freilich noch das Folgende berücksichtigt werden: Es gibt Investitionsvorhaben mit direkter oder nur mittelbarer europäischer Bedeutung. Projekte ersterer Art sind die Moselkanalisierung, der Plan eines Transhelvetischen Kanals und auch das Vorhaben Rhein-Main-Donau-Kanal, obwohl es sich hier um eine scheinbar rein deutsche Angelegenheit handelt. Auf einer ganz anderen Ebene dagegen etwa steht das Projekt der Po-Kanalisierung und einer Verlängerung dieses Flusses bis Mailand durch eine Kanalverbindung. Das zeigt, daß derartige Projekte mit verschiedenen Maßstäben gemessen werden müssen und daß das Urteil über ähnliche Pläne unter Umständen ganz verschieden ausfallen kann.

Das entscheidende Problem ergibt sich aus zwei scheinbaren Widersprüchen⁽¹⁾: Einmal aus der Tatsache, daß die gesamte nationale Raumplanung entscheidend durch die Verkehrspolitik, vor allem durch die Eisenbahngütertarifpolitik bestimmt wird, wir aber andererseits im größeren europäischen Rahmen eine Änderung der bestehenden Standortverhältnisse auf dem Wege über die Verkehrspolitik ablehnen. Zum anderen aus dem Umstand- und damit kommen wir zu einem neuen neben der Raumordnung wichtigen Problem - daß typische Verkehrsträger vorhanden sind, die nicht den Grundsätzen der Marktwirtschaft gehorchen, also weitgehend staatlicher Lenkung unterliegen, und solche, die im Prinzip nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen organisiert sind, auch wenn sie bestimmten Reglementierungen unterworfen sind.

Hier liegt ein entscheidendes Problem, das, auf europäische Verhältnisse übertragen, an Bedeutung nicht verliert: die Frage der Ordnung im Verkehrswesen.

Wie aber kann eine supranationale Ordnungspolitik im Verkehrssektor gestaltet werden ohne systemwidrige Eingriffe in die nationalen Transportsysteme?

(1) Vgl. hierzu auch A. Predöhl, Planwirtschaft und Marktwirtschaft im Verkehrswesen, Wirtschaftsdienst 1950, H.5, S.12.

Kapitel III. Das Ordnungsproblem im Verkehrswesen.

1) Die Lenkungsstendenzen im Verkehrswesen.

Es mag auf den ersten Blick befremdlich erscheinen, daß trotz marktwirtschaftlicher Grundzeption der Wirtschaft im Verkehrswesen ordnende Prinzipien, die nicht immer dem Repertoire einer liberalen Wirtschaftsauffassung entstammen, vom Staat gesetzt werden..

Freie Marktwirtschaft und staatliche Ordnung des Verkehrs sind jedoch durchaus miteinander vereinbar. Wir müssen uns etwas freimachen vom übertriebenen Glauben der automatischen Wirkungen der Durchsetzung marktwirtschaftlicher Dogmen.

Predöhl hat den Begriff der Marktwirtschaft einmal so charakterisiert: "Sie ist ein ausgezeichnetes Schlagwort für eine ausgezeichnete Politik." Das Ziel der Wirtschaftspolitik sei aber, und daran gelte es besonders im Verkehrswesen zu denken, die größtmögliche Versorgung und nicht die Verwirklichung eines Dogmas, nämlich hier der generellen Norm des freien Wettbewerbs⁽¹⁾. In diesem Sinne gilt es, die Marktwirtschaft als eine Methode, nicht als Ziel zu betrachten.

Wir stellten fest, daß der Verkehr in den einzelnen Ländern ein wesentlicher Faktor bei der Entstehung einheitlicher Wirtschaftsräume war, indem er die einzelnen Landschaften, die Produktionsstandorte, die agrarischen und industriellen Gebiete miteinander verband. Wir müssen uns erinnern, daß viele Staaten sehr früh bemüht waren, die Verkehrsträger in den Dienst ihrer Wirtschaftspolitik zu stellen. Zwar geschahen diese Entwicklungen - sie erfolgten ja gleichzeitig mit dem beginnenden Industrialisierungsprozeß - zunächst im Zeichen des wirtschaftlichen Liberalismus, und nicht überall war man sich der Möglichkeiten einer planmäßigen Beeinflussung des Wirtschaftslebens bewußt, wiewohl sie mehr oder weniger erfolgte.

Doch zwangen bestimmte wirtschaftliche und soziale Erfordernisse sehr bald, in die Entwicklung im Verkehrswesen auch bewußt einzugreifen. Es entstand in vielen Ländern der Gedanke, aus volkswirtschaftlichen, sozialen und schließlich aus verkehrswirtschaftlichen Erwägungen selbst - weil hier bestimmte marktwirtschaftliche Voraussetzungen fehlten - die Entwicklung

(1) A. Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, Volkswirt Nr.28/1954, S.13.

im Verkehrssektor zu beeinflussen⁽¹⁾.

Man kann beim Eisenbahnbau, betrachten wir die wichtigsten kontinentaleuropäischen Länder, die privatkapitalistische Periode des Aufbaus durchaus als Vorperiode betrachten. Der systematische Aufbau und planmäßige Ausbau erfolgte unter der Regie der Einzelstaaten. Das in Einzelfällen von Anfang an geltende, später immer allgemeiner werdende Staatsbahnprinzip hatte zum Ziele, den Verkehrsapparat in den Dienst der Wirtschaftspolitik zu stellen. Daneben erzwangen andere Gründe, so die den Eisenbahnen innewohnende Tendenz zum Monopol, die Schaffung straff organisierter Unternehmungen. In Westeuropa wird heute fast ausnahmslos der Betrieb der Bahnen direkt oder indirekt durch die Staaten durchgeführt⁽²⁾.

Sehr viel deutlicher - und sehr viel früher - kam das Prinzip einer staatlichen Verkehrspolitik zum Zwecke der Förderung der wirtschaftlichen Kräfte und als Mittel einer bewußten Standortpolitik im Wasserstraßenbau zum Ausdruck. Heute mehr historisch interessante Beispiele sind das vor allem seit Colberts Initiative ausgebaute französische Netz wie das brandenburg-preußische System; die im Zeitalter der Industrialisierung für diese Politik sprechenden Beispiele sind die west- und mitteldeutschen Kanalbauten.

Der Bau der Wasserstraßen fiel ohnehin wegen der Höhe des benötigten Kapitals wie auch wegen des Mangels privatwirtschaftlicher Rentabilität in den Staatsbereich. (Die in Europa wesentliche Ausnahme - das gilt gleichermaßen für den Eisenbahnbau - ist England, das als Schrittmacher der Politik des Wirtschaftsliberalismus auch am längsten an ihr festhielt.)

In Frankreich können wir sowohl beim Binnenwasserstraßen- wie auch beim Eisenbahnnetz eine deutliche frühzeitige Orientierung zum Zentrum hin feststellen. Das wirtschaftliche Leben tendierte nach Paris und die Verkehrspolitik unterstützte diese Bestrebungen. So ist heute das Bild der Ballung starker wirtschaftlicher Kräfte in diesem Raum zu erklären.

Ergebnis der Verkehrspolitik der deutschen Einzelstaaten, bzw. der Tarifpolitik der Bahngesellschaften, war dagegen die Förde-

(1) Vgl. besonders Meinhold, Volkswirtschaftspolitik, S. 358 ff., Zum Verhältnis Staat-Eisenbahn S. 385 ff.

(2) Vgl. hierzu v. Bissing, Verkehrspolitik, S. 36 ff.

rung einer wirtschaftlichen Auflockerung⁽¹⁾. (Die Entwicklung ließ allerdings in Berlin ein, auch verkehrsmäßig wichtiges Zentrum entstehen). Wir können dies besonders gut verfolgen am Beispiel der Entwicklung des deutschen Eisenbahngütertarifs nach der Verreichlichung der Bahnen. Die besonderen Ziele waren mannigfacher Art. Stützung agrarischer Notstandsgebiete, Förderung des Austausches zwischen industriellen und agrarischen Gebieten; später Förderung des Exports, der Seehäfen und der eigenen Handelsschifffahrt.

Die bewußte Verfolgung einer Raumpolitik durch eine entsprechende staatlich gelenkte Tarifpolitik sehen wir am deutlichsten verwirklicht in Württemberg und Belgien. Diese Länder bilden, wie Pirath feststellt, "klassische Beispiele" dafür, wie eine Dezentralisierung der Industrie zum Staatsgrundsatz erhoben und durch eine entsprechende Verkehrspolitik gefördert wurde⁽²⁾. Dadurch notwendig werdenden Mehrtransporten stehen die sozialen und wirtschaftlichen Vorteile der Dezentralisation gegenüber. Ein anderes günstiges Ergebnis ist die schon erwähnte Dichte der Verkehrsnetze als Folge der Dezentralisation⁽³⁾.

Es spielt heute keine Rolle, wie weit sich die einzelnen Bahngesellschaften in der Frühzeit der Eisenbahngeschichte der Wirkung ihrer Tarifpolitik bewußt waren, entscheidend ist das Ergebnis, nämlich im Falle Deutschlands die Förderung der Dezentralisation und der Kräfte, die gegen eine Konzentration wirken⁽⁴⁾. Wir müssen uns aber vergegenwärtigen, daß für die Bahngesellschaften zunächst die Selbstkostenstruktur und Gründe der Bequemlichkeit bei der Abrechnung die Ursachen für die besondere Ausbildung der Tarifstaffeln bildeten.

Die Wirkungen liegen bei der Entfernungsstaffel darin, daß sie standortsmäßig wie eine Verkürzung der Entfernung wirkt und damit entfernt liegende Produktionsstandorte rentabel macht.

(1) Allerdings schreibt Schulz-Kiesow, daß die Bahnverwaltungen sich vor der Verreichlichung der Tatsache der Förderung der Dezentralisierung durch ihre Tarifpolitik nicht bewußt waren, und auch an sich nicht eine bestimmte Standortspolitik betreiben wollten. Die Tatsache der Förderung der Dezentralisation schreibt Schulz-Kiesow dem Werttarifizierungsprinzip und der teilweisen Anwendung der Entfernungsstaffel zu. Schulz-Kiesow, Die Eisenbahngütertarifpolitik, S.193 f.

(2) Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, S.56 f.

(3) Württemberg besitzt das dichteste Eisenbahnnetz Deutschlands und Belgien das dichteste Europas.

(4) P.Schulz-Kiesow schreibt, a.a.O.S.256, daß "volkswirtschaftliche Neugestaltungen mit Mitteln der Tarifpolitik in der Ära des wirtschaftlichen Liberalismus kaum möglich" waren für viele der damaligen Eisenbahnpraktiker.

Die Wertstaffel sichert vor allem der arbeitsorientierten verarbeitenden Industrie die Konkurrenzfähigkeit⁽¹⁾.

Diese Tarifpolitik, zusammen mit den Grundsätzen von Betriebs- und Beförderungspflicht und der Tarifgleichheit, ist wesentlicher Bestandteil dessen, was heute als "gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung" bezeichnet wird. Die anderen Verkehrsträger werden soweit als möglich in eine Politik der Gemeinwirtschaftlichkeit einbezogen.

Wir müssen freilich anmerken, daß dies typische Kennzeichen der deutschen Verkehrspolitik sind. In den Niederlanden z.B. kennt man keinerlei gemeinwirtschaftlichen Zielsetzungen. Alle Verkehrsträger sind von solchen Bindungen völlig frei.

Für alle anderen Länder, das gilt auch - wie wir noch sehen werden - für die Schweiz, kann kein Einwand durchschlagen gegen die Tatsache des Vorhandenseins einer regelnden verkehrswirtschaftlichen Ordnungspolitik, die freilich von verschiedenem Gewicht hinsichtlich der Stärke der Einwirkungen ist und von durchaus verschiedenen Organisationen getragen und nach abweichenden Prinzipien durchgeführt wird.

Ein sehr anschauliches Beispiel sind die Vereinigten Staaten. Die 1887 gegründete Interstate Commerce Commission (ICC) ist ein sehr bedeutsames Instrument zur Ordnung des inneramerikanischen Verkehrs. Ihre Machtbefugnisse schränken die Freiheit der einzelnen Verkehrsträger stark ein. Nicht zuletzt hat die Einrichtung der ICC wesentlich zur Integration des amerikanischen Verkehrswesens beigetragen, wobei freilich die politische Einheit (gleiches Währungs- und Zollgebiet) eine Voraussetzung war.

Es bleibt festzustellen, daß die genannten Einwirkungen die Wirtschaftsstrukturen der Länder in bestimmter Weise mit geprägt haben.

Ist aber erst einmal durch verkehrspolitische Einwirkungen ein irgendwie geartetes strukturelles Bild der Verteilung der wirtschaftlichen Kräfte im Raum mitgeformt worden, so müssen in Zukunft alle verkehrspolitischen Maßnahmen darauf gerichtet sein, das Bild dieser Einheit der Wirtschaft zu erhalten. Dies kann nur geschehen durch die Erhaltung auch der nationalen Einheit im Verkehrswesen und durch eine weitgehende Konstanz der Verkehrspolitik. Die Notwendigkeit, heute den Lastkraftwagen in

Vgl. besonders Schulz-Kiesow, a.a.O., S.124, 135 f. und 152.

den Verkehrsablauf einzugliedern, schafft ohnehin zusätzliche Schwierigkeiten für eine nationale Verkehrsordnungspolitik, deren Bedeutung dadurch noch unterstrichen wird.

Ernsthafte Hemmnisse für eine europäische Verkehrsvereinigung ergeben sich aus der Verschiedenartigkeit der Wirtschaftspolitik wie auch aus den verschiedenen Grundsätzen bei der Koordinierung der Verkehrsträger. Die diesen Zielen dienenden verkehrspolitischen Maßnahmen lassen sich nicht auf einen Nenner bringen, weil die Nationalstaaten nicht ohne weiteres von ihren Grundsätzen abgehen können. Dies macht eine europäische Verkehrskoordinierung zwar nicht unmöglich, erfordert aber, wie sich zeigen wird, Formen der Zusammenarbeit, die nicht durch die Alternative zentrale Lenkung oder völlige Liberalisierung gekennzeichnet werden.

2) Freie Marktwirtschaft und Verkehr.

Es bestehen heute keine grundsätzlichen Zweifel darüber, daß der Staat gestaltend in den Wirtschaftsablauf eingreifen muß. Dies gilt auch für die Marktwirtschaft, vor allem aber für die Verkehrswirtschaft in der Marktwirtschaft. (Wesentliches Beispiel für das Versagen marktwirtschaftlicher Grundsätze im Verkehrswesen ist die Situation im internationalen Rheinverkehr). Zweifel können nur auftreten über das Maß und die Grenze des Eingriffs. Es ist schwierig, diese Grenze zu bestimmen. Predöhl hält Röpkes Unterscheidung zwischen marktkonform und marktunkonform bei der Mittelwahl für nicht hinreichend präzisiert genug⁽¹⁾.

Nebenbei ist Röpkes Ansicht zum Ordnungsproblem im Verkehr nicht frei von Widersprüchen, weil er Verkehrsleistungen allen anderen Gütern gleichsetzt, aber dennoch meint, daß das Gesetz von Angebot und Nachfrage im Verkehrswesen nicht bestimmend sein kann.

Der Grund für das Fehlen marktwirtschaftlicher Voraussetzungen im Verkehrswesen liegt in einer Reihe ihm anhaftenden Besonderheiten. Sie verstärken noch die sich aus der Notwendigkeit der Wirtschaftspolitik ergebenden Tendenzen nach weitgehender Lenkung der Verkehrswirtschaft.

(1) Predöhl, Marktwirtschaft im Verkehr, S.15, stellt fest: "..... es ist längst bewiesen, daß es eine theoretisch haltbare Abgrenzung des Begriffes der Marktkonformität nicht gibt."

Es herrscht einmal am Verkehrsmarkt kein Gleichgewicht. Das Angebot an Verkehrsleistungen ist weitgehend starr (zu beachten ist aber die Bedeutung der Wasserführung und sonstigen klimatischen Bedingungen für die Ladefähigkeit der Binnenschifffahrt). Es besteht daneben Unelastizität der Nachfrage nach Verkehrsleistungen. Es gibt keine Vorratswirtschaft. Die Leistungen sind abhängig vom anfallenden Transportvolumen. Die Kapazität ist notwendigerweise ausgerichtet am höchsten Bedarf. Die Verkehrsspitzen bestimmen den Bedarf; zugleich bedingen sie das Vorhandensein größerer Transportraumreserven, weshalb Überkapazitäten zu bestimmten Zeiten normal sind. Es gleichen sich Angebot und Nachfrage nach Verkehrsleistungen zeitlich nicht aus. Wir kennen gerade in Deutschland das Problem der Verkehrsspitze im Herbst; in dieser Zeit muß die Kapazität größer sein, als es dem durchschnittlichen Transportraumbedarf entspricht. Es müssen sich also saisonale Schwankungen in Zeiten mit geringerem Ladungsaufkommen ergeben.

Hier tritt uns das andere Problem entgegen. Die Schaffung der Eisenbahnen und Wasserstraßen ist mit hohen Anlagekosten verbunden. Besonders die Eisenbahnen, aber auch die Hochsee- und die Binnenschifffahrt arbeiten mit hohen festen Kosten und hohem Anlagekapital. Da auch im Verkehr das Büchersche Gesetz der Massenproduktion wirksam wird, verstärkt dies die Notwendigkeit einer möglichst großen Ausnutzung des vorhandenen Verkehrsapparates, damit aber auch die erforderliche Abstimmung bei den Neuinvestitionen.

Die Abhängigkeit vom Beschäftigungsgrad führt zu Schwierigkeiten, wenn bei vermindertem Ladungsvolumen die sinkenden Einnahmen durch Verringerung der Selbstkosten aufgefangen werden sollen. Zu starke vorhandene Überkapazitäten und steigende Konkurrenz der Verkehrsträger (wir kennen dieses Bild besonders aus dem Bereich der Trampschifffahrt) drücken auf die Kosten.

Die Folgen bei völlig freiem Verkehrsmarkt sind ruinöser Wettbewerb - innerhalb der gleichen Sparte wie zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern - mit all seinen unliebsamen Begleiterscheinungen wie Preisunterbietungen, Ausscheiden einzelner Unternehmer und Verlust von privatwirtschaftlichem und volkswirtschaftlichem Kapital. Dies ist ein sehr wichtiges Argument, das gegen eine freie Preisbildung spricht.

Freier Wettbewerb ist auch deshalb nicht möglich, weil bei den einzelnen Verkehrsträgern zu ungleiche Voraussetzungen vorliegen; es besteht keine direkte Vergleichbarkeit, und zwar hinsichtlich ihrer Leistungen wie auch der Betriebsbedingungen, unter denen sie erstellt werden. Aus diesem Nebeneinander verschiedener Verkehrsträger ergeben sich heute die Hauptprobleme der nationalen Verkehrspolitik. Vor allem die starken Parallelbeziehungen zwischen Bahn und Lastkraftwagen erzwangen zum regelnden Eingreifen und beschworen das herauf, was man heute als Koordinierungsproblem im Verkehrswesen bezeichnet.

Es gibt kein marktwirtschaftliches Instrument, das die Ordnung im Verkehrssektor herbeiführen und aufrechterhalten könnte. Dies ist nur möglich durch eine staatliche Ordnungspolitik. Im Falle der schon erwähnten Trampschiffahrt mag die Rate, der Preis für die Transportleistung, ein solcher Faktor sein. In der binnenländischen Verkehrswirtschaft ist jedoch mit Hilfe des Preismechanismus und seiner marktkonformen Steuerung - darin liegt ja gerade die Abweichung vom marktwirtschaftlichen Prinzip - kein Ausgleich zu schaffen, wie Most sagt, sondern nur durch staatliche Regelung⁽¹⁾.

Freilich ist zu beachten, daß auch eine autoritäre Tarifpolitik vom Markt gesetzte Grenzen beachten muß⁽²⁾.

Vor diesem Problem einer bewußten Lenkung des Verkehrsmarktes steht man in allen Staaten. Es "gilt nicht nur für Deutschland, sondern auch für alle anderen in dieser Beziehung mit ihm vergleichbaren Länder und um so stärker, je mehr auch innerhalb der einzelnen Verkehrssphären noch weitere Uneinheitlichkeit sich geltend macht."⁽³⁾ Selbst die Schweiz bildet hier kein Gegenbeispiel, weil nach der Aufhebung gesetzlicher Maßnahmen zur Regelung des Wettbewerbes zwischen Eisenbahn und Güterkraftverkehr durch Volksentscheid diese Verkehrsträger gezwungen waren, durch freiwillige Verständigung einem ruinösen Wettbewerb entgegenzutreten⁽⁴⁾.

(1) O. Most, a.a.O., S. 29.

(2) Meinhold, a.a.O., S. 364: "Daß auf die Dauer die Preiswilligkeit der Nachfrage die obere Grenze und die Kosten des Angebots die untere Grenze der Verkehrspreise bestimmen, ist ein ökonomischer Rahmen, den selbst eine autoritäre Preisbestimmung nicht zu sprengen vermag."

(3) O. Most, a.a.O., S. 29.

(4) Vgl. Leibbrand, Schweizer Erfahrungen zur Verkehrskoordinierung, Transportdienst 1953, S. 56 und H. R. Meyer, Probleme schweizerischer Verkehrspolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Heft 4 / 1953, S. 235 ff.

Das Maß des Eingriffs in die Betriebssphäre ist bei den einzelnen Verkehrsträgern von Land zu Land verschieden. Betrachten wir das deutsche Beispiel, so ist es am stärksten ausgeprägt bei den Eisenbahnen, als den eigentlichen Trägern einer gemeinsamen wirtschaftlichen Verkehrspolitik. Schwächer dagegen bei der Binnenschifffahrt und dem privaten Güterkraftverkehr, die aus betrieblichen Gründen mehr zum Wettbewerb innerhalb gewisser Grenzen tendieren. Die Erhaltung dieses Zustandes im Rahmen einer staatlichen Mittelstandspolitik ist aus Gründen einer Dezentralisierung auch der wirtschaftlichen Kräfte erwünscht. Hier darf daher die freie Unternehmerinitiative nicht zu stark beschnitten werden. Der Staat muß jedoch die Herbeiführung eines Ausgleichs fördern.

Man mag hieraus die Tendenz zu einer weitgehenden Verstaatlichung überhaupt herleiten⁽¹⁾. Aber die Feststellung, freie Marktwirtschaft lasse sich im Verkehrswesen nicht verwirklichen, beinhaltet nicht gleichzeitig die Forderung nach Verstaatlichung.

Es ist daher die Frage, welche international anwendbaren Prinzipien wirksam werden können, die die nationalen Grundsätze einer Ordnungspolitik, die stärker oder schwächer gemeinwirtschaftliche Zielsetzungen berücksichtigt, mit einer internationalen Verkehrspolitik vereinbaren, ohne die Gefahren des Eingriffs einer übernationalen Verkehrsbehörde in die nationalen, im Hinblick auf eine möglichst weitgehende Zusammenarbeit bestimmten Reglementierungen unterworfenen Transportsysteme heraufzubeschwören.

Das europäische Problem liegt doch darin, daß die Frage der Abstimmung der Verkehrsträger, die nur im Wege einer staatlichen Ordnungspolitik erfolgen kann, in den einzelnen Staaten noch nicht zufriedenstellend gelöst werden konnte. Ein Ausgleich zwischen Bahn, Lastkraftwagen und Binnenschifffahrt wird im europäischen Rahmen ebenfalls nicht im Spiel der freien Kräfte möglich sein.

(1) Wie z.B. Hermine Dörfel, Verkehrsvereinigung - Verkehrsteilung, S.240: "Man kann daher mit Recht behaupten, daß in der nächsten Zukunft die Vereinigung der Verkehrsbetriebe in der öffentlichen Hand und, soweit als möglich, in der Hand des Staates immer größere Fortschritte machen wird." Die praktische Erfahrung bestätigt diese Prognose nicht, sehen wir vom Ostblock ab. Eine totale Verstaatlichung in allen Ländern trifft man heute nur im Postwesen an, und hier nur soweit, wie es die Post- und Paketzustellung betrifft.

Kapitel IV. Die Verfahrensfrage: wie soll sich eine Integration im europäischen Verkehrswesen gestalten?

1) Wesen und Methode der funktionellen Integration.

Es ist bereits in der Einleitung der Begriff der funktionellen Integration zu klären versucht worden. Wir verstehen darunter die übernationale Zusammenfassung eines wirtschaftlichen Teilbereiches, die Errichtung eines gemeinsamen Marktes⁽¹⁾ für gleiche Güter oder vergleichbare Leistungen.

Für die Wirksamkeit des Funktionierens eines solchen Gebildes - wird es vor der gleichzeitigen Schaffung eines gemeinsamen Marktes für alle Güter errichtet - sind die Erfüllung folgender Voraussetzungen notwendige Vorbedingungen:

- a) Es muß der gesamte Produktionsbereich erfaßt werden. Sollen für einen Markt gleiche Bedingungen geschaffen werden, dann müssen alle dazugehörigen Glieder ihnen gemeinsam unterliegen.
- b) Es muß sich um einen genügend abgegrenzten, überschaubaren Bereich handeln, der innerhalb des Produktionsprozesses seiner Bedeutung nach ein stärkeres Gewicht hat und nicht zu stark mit anderen Wirtschaftszweigen verflochten ist.
- c) Man muß schließlich fordern, daß der betreffende Bereich innerhalb der einzelnen Teilnehmerländer strukturell zumindest annähernd in sich ausgeglichen ist, damit das Maß der Anpassungsgewinne oder -Verluste ausgewogen bleibt.

Der erste Versuch der Bildung einer Teilunion durch Zusammenschluß einzelner wirtschaftlicher Produktionsbereiche ist die Gründung der Montanunion.

Hier fallen die als notwendig erachteten Voraussetzungen in besonders günstiger Weise zusammen. Der Kreis der Teilnehmer ist verhältnismäßig klein, die Produktionsbereiche genügend abgegrenzt von den nachfolgenden Fertigungsstufen. Am ehesten könnte hier der unter c gemachte Vorbehalt wirksam werden - denken wir an die Notwendigkeit von Übergangsbestimmungen für die belgischen Kohlengruben und die italienische Stahlindustrie.

(1) Man spricht fälschlicherweise oft von einheitlichen Märkten. Einheitliche Märkte sind in der Realität nicht vorhanden. In dieser Erkenntnis kam man bei den Gesprächen um die Montanunion auch vom Terminus "marché unique" zum "marché commun". S. auch Hallstein, a.a.O., S.4.

Doch im allgemeinen sind die Voraussetzungen für eine Anpassung recht günstig. Auch im Falle Deutschlands können die Verluste der östlichen Absatzgebiete zunächst kompensiert werden.

Schon im Bereich der Agrarwirtschaft treffen wir diese Vorbedingung nicht an. Denken wir an Deutschland, wo infolge der Zerreißung in mehrere Gebiete die ohnehin gefährdete Agrarstruktur Westdeutschlands, das ja Partner einer europäischen Agrarunion wäre, unter Berücksichtigung der Tatsache, daß Deutschland den gegenwärtigen Zustand der Spaltung nicht als endgültig ansehen kann, völlig zerstört werden könnte.

Mag die Montanunion ein ausgesprochen gutes Beispiel für die Bedeutung des Vorgangs der funktionellen Integration sein, so ist sie dennoch kein Modellfall. Wir sehen bereits, wie in gewissen Grenzen diesen Einzelsektor betreffende Sonderregelungen im Bereiche der allgemeinen Wirtschaftspolitik, so in der Zoll-, Handels- und Steuerpolitik, notwendig werden. Wir sehen aber vor allem das Übergreifen in einen anderen Wirtschaftsbereich, nämlich eine Einflußnahme auf das Verkehrsgeschehen.

Untersuchen wir aber daneben noch ein bisher in der Realität nicht verwirklichtes Projekt, das eines "Grünen Pools". Sehen wir einmal von den Schwierigkeiten für das Zustandekommen einer solchen Union ab - Deutschland, Österreich und die Schweiz sind als stark importabhängige Länder, wobei aus handelspolitischen Gründen eine teilweise Versorgung aus Ländern außerhalb des Unionsbereiches erwünscht ist, ganz anders strukturiert als etwa Frankreich, Italien und die Niederlande, die stark exportorientiert sind und zur völligen Liberalisierung agrarer Produkte tendieren - und unterstellen dennoch die Entstehung einer Agrar-Union. Dann würden auch hier wieder Eingriffe im Verkehrssektor notwendig werden.

Man mag nun so argumentieren: Wenn bei Fortführung des Prozesses der funktionellen Integration im Gesamtbereich der Wirtschaft jeweils auch die Transportbedingungen angeglichen werden, dann müsse am Ende auch das Verkehrswesen integriert sein. Durch die Summe der verkehrswirtschaftlichen Bestimmungen in teillintegrierten Bereichen müßten dann theoretisch alle europäischen Verkehrsprobleme gelöst werden können.

Es ist aber unschwer, sich auszumalen, daß sich bei der

Zuständigkeit einer Reihe Hoher Behörden für jeweils bestimmte Transportleistungen eine Situation ergeben müßte, die eine Einheit im europäischen Verkehrswesen weniger herbeiführen könnte, als es die heutigen Bedingungen vermögen. Das Handeln einer Hohen Behörde bedeutete doch, daß aus dem gesamten Verkehrsbereich ein horizontales, durch alle Sparten hindurchgehendes Stück herausgeschnitten und im gewissen Umfange einer anderen Ordnung unterstellt würde als der übrige Sektor. Das Verkehrswesen muß aber als eigenständiger Wirtschaftszweig betrachtet werden. Innerhalb einer Teilunion hat es nur untergeordnete und zweitrangige Bedeutung und müßte sich Grundsätzen unterwerfen - nämlich denen des betreffenden Wirtschaftszweiges - denen es selbst schwerlich unterliegt⁽¹⁾.

Die Verschiedenheit der verkehrswirtschaftlichen Grundsätze wird besonders deutlich an der Parallele Montanunion-Agrarunion. Die verkehrspolitischen Grundsätze einer Agrarunion werden andere sein müssen als die der Montanunion. Aus schon genannten Gründen können Deutschland, Österreich und die Schweiz auf Agrarprotektionismus in gewissem Umfange nicht verzichten. Dies bedingt andere verkehrspolitische Grundsätze.

Einheitliche verkehrswirtschaftliche Prinzipien könnte man auf dem Weg über verkehrswirtschaftliche Bestimmungen im Bereiche teilentgrrierter Wirtschaftszweige nicht gewinnen.

Allerdings bildet die Konstruktion der Montanunion für den internationalen Schienenverkehr eine Basis für die Richtung bestimmter Untersuchungen und Maßnahmen.

In den verkehrswirtschaftlichen Bestimmungen sind eine Reihe von Kriterien festgelegt worden, die auch im Rahmen einer Verkehrsintegration als Ausgangspunkte dienen können für eine engere Zusammenarbeit der Eisenbahngesellschaften. Es besteht kein Zweifel, daß von hier aus Impulse ausgehen, die auf eine Intensivierung der Kooperation im europäischen Verkehrswesen

(1) Vgl. F.H.Verbeek, Motangesellschaft und Verkehr, Hansa 29-30/1953, S.1168 zu den verkehrswirtschaftlichen Bestimmungen der Montanunion: "..... die Frachten haben deshalb vor allem in ihrer Funktion als Bestandteil des Preises der Montanerzeugnisse Bedeutung. Bei einer so einseitigen Betrachtung müßte der verkehrspolitische Zweck der Eisenbahntarife zu kurz kommen. Daraus müssen sich Spannungen ergeben, die überall dort auftreten, wo der teilweise integrierte Markt die Sektoren des noch rein nationalwirtschaftlich ausgerichteten Wirtschaftslebens in Mitleidenschaft zieht."

hinzielen. Der Versuch einer formalen Angleichung der verschiedenen nationalen Tarife für Eisenerz, Kohle und Stahl bedeutet eine europäische Tarifregelung in einem Teilbereich, die jedoch, bleibt sie isoliert, auch Gefahren in sich birgt. Es wird zweifellos beim engen Zusammenhang aller Beförderungspreise der Eisenbahn, die ihre Kosten ja erst im Rahmen des gesamten Tarifsystems ausgleicht, die Frage einer weiteren europäischen Tarifangleichung im Eisenbahnverkehr aufgeworfen.

Allerdings wird man sich davon freimachen müssen, im Hinblick auf eine Vereinheitlichung im europäischen Verkehr die gleichen Grundsätze, wie sie die Terminologie des Montanvertrages hinsichtlich der Verkehrsbestimmungen bringt (also etwa der nicht völlig klare Begriff der Diskriminierung) unverändert anzuwenden. Es kann sich nicht darum handeln - darauf wurde bereits eingehend hingewiesen - als Ziel einer verkehrswirtschaftlichen Integration etwa die Nivellierung der Selbstkostenbedingungen der verschiedenen Industriezentren zu betrachten.

Wenn zum Beispiel die einschlägigen Bestimmungen der Montanunion zum Ziele haben, bzw. in der Praxis darauf hinauslaufen, in bestimmten Relationen die Transportkosten zu senken, so kann das nicht zum allgemeinen Grundsatz erhoben werden. Dies würde die Erhaltung eines funktionierenden Verkehrssystems unmöglich machen. In diesem Sinne kann die Angleichung auf dem jeweils niedrigsten Niveau keine Grundlage für eine "Harmonisierung" der einzelnen Tarifsysteme sein.

Andere Fragen aber, wie Beseitigung der Frachtenbrüche an den Grenzen, Angleichung der Tarifschemata zwecks Abfertigungserleichterungen, Beseitigung der administrativen Hemmnisse an den Grenzen werden hier bereits aufgeworfen und teilweise gelöst.

Freilich muß der Begriff der "Harmonisierung" noch einer Klärung zugeführt werden, um mit ihm brauchbar arbeiten zu können. Wenn man darunter die Angleichung der Tarife nicht nur in formaler sondern auch in materieller Hinsicht versteht, dann wird ihre Verwirklichung größten Schwierigkeiten begegnen, weil dazu ein scharfer Einbruch in die Verkehrspolitik der Einzelstaaten notwendig ist⁽¹⁾. Solche Schwierigkeiten ergeben sich

(1) Bezeichnenderweise haben der Montanvertrag wie auch das Übergangsabkommen keine Frist für das Zustandekommen einer Harmonisierung (der Begriff wurde auch nicht erläutert) gesetzt, weil dadurch die im Vertrag unangetasteten Rechte der Mitgliedsstaaten im Tarifwesen berührt würden.

vor allem daraus, daß der Tarif der Deutschen Bundesbahn betont gemeinwirtschaftlich ausgerichtet ist, während die Gesellschaften der Partnerländer z.T. wesentlich Kostentarife haben.

2) Die Möglichkeit einer totalen Integrierung im Verkehrswesen.

Besteht die Möglichkeit, eine Verkehrsunion zu schaffen, die von den einzelnen Wirtschaftsbereichen losgelöst ist? Zweifellos ist der Verkehrsmarkt, schließen wir alle Verkehrsträger ein, im großen und ganzen abgeschlossen⁽¹⁾. Aber Verkehr ist nicht Selbstzweck; Transporte werden nicht um ihrer selbst willen durchgeführt, sondern Güter stehen im Mittelpunkt. Verkehrsleistungen werden in allen Teilbereichen der Wirtschaft erbracht, eine Verkehrsvereinigung betrifft also praktisch alle Wirtschaftszweige. Es ist nicht möglich, Güter gleicher Art in verschiedenen Ländern gleichen Bedingungen für die Transporte zu unterwerfen, wenn sie im übrigen den gleichen Bedingungen nicht unterworfen sind; zumindest wäre ein solches Vorgehen sinnlos.

Es ist doch ein völliger Trugschluß, wollte man meinen, daß eine Vereinheitlichung der Bedingungen im Bereiche des Verkehrs automatisch die gleiche Vereinheitlichung im Bereiche der Produktion und des Handels bedeuten würde.

Zugleich treten uns alle einem übereuropäischen Verkehrsdirigismus anhaftenden Schrecken entgegen, wie Lenkung der Verkehrsinvestitionen nach den Gesichtspunkten einer Verkehrsbehörde, die etwa das Prinzip der Wirtschaftlichkeit als entscheidendes Kriterium festlegen könnte. Damit würde z.B. dem Problem der östlichen Notstandsgebiete nicht Rechnung getragen, wie auch eine in diesem Sinne ausgerichtete Verkehrsplanung den Versuch einer völligen Neuordnung der Wirtschaftsräume bedeuten würde⁽²⁾.

Schließlich müssen noch eine Reihe realer Schwierigkeiten als Einwendungen gegen das Zustandekommen einer dergestalt organisierten Verkehrsunion geltend gemacht werden.

(1) Der Werkverkehr, dessen Freiheit im Prinzip nicht eingeschränkt werden soll, fällt aus einem gemeinsamen Verkehrsmarkt heraus. Vgl. dazu Haustein, Die Freiheit im internationalen Verkehr, S.23 ff.

(2) Vgl. E.Hafer, Freie Bahn dem Dirigismus, Volkswirt Nr.51-52/1952, S.43 f.

a) Der erste Einwand betrifft den Kreis der beteiligten Länder. Sinnvoll wäre nur eine Lösung, die neben den Ländern der Montanunion mindestens noch Österreich und die Schweiz einschließt. Gerade letztere hat an einer auf zentraler Lenkung beruhenden Verkehrsintegration schon aus prinzipiellen Erwägungen nicht das geringste Interesse. (Freilich gäbe es hier Druckmittel. Wenn auf Grund eines durchgerechneten Tarifs ein Transport von der Ruhr nach Italien billiger um die Schweiz herumgefahren wird als im schweizer Transit, dann würden sich natürlich sehr einschneidende Wirkungen auf den finanziellen Status der SBB ergeben).

b) Die Verschiedenartigkeit der Organisationsformen der in ihrer Betriebsstruktur und in der Art der Leistungserbringung so verschiedenen Verkehrsträger sowie die Abhängigkeit von bestimmten staatlichen Reglementierungen und Verordnungen bei vergleichbaren Verkehrsträgern (verschiedener Status der Eisenbahnen z.B. in den Niederlanden oder Deutschland; verschiedene gesetzliche Regelungen für den Straßenverkehr in Frankreich oder in der Schweiz) lassen nur schwer eine Formel finden, die alle Verkehrsträger in allen Partnerländern zusammenfassen könnte.

Die Verschiedenartigkeit der innerstaatlichen Verkehrsgesetze beruht auf nationalwirtschaftlichen Eigenarten und Erfordernissen, die auch durch die Integration nicht aufgehoben werden.

c) Schließlich sprechen eine Reihe sachlicher Gründe gegen die Notwendigkeit einer alleuropäischen Verkehrslenkung, die sich wieder aus den verschiedenen Strukturen der Partnerländer, in wirtschaftlicher und geographischer Hinsicht, ergeben.

Um ein Beispiel zu bringen: Die Bedeutung des Lastkraftwagens in Italien ist eine andere als in den Niederlanden. Es besteht keine irgendwie sachlich begründete Notwendigkeit, den Transport von Kartoffeln in den Niederlanden oder von Benzin in der Po-Ebene sowie die Unternehmer, die die Transporte durchführen, gleichen Bedingungen zu unterwerfen.

Das gleiche gilt natürlich ebenso für die Binnenwasserstraßen bzw. Binnenschifffahrt, aus deren Bereich wir ein besonders instruktives dafür sprechendes Beispiel kennen. So versuchte das Statut von Barcelona über die Ordnung der schiffbaren

Wasserstraßen von internationaler Bedeutung vom 20.4.1921 vergeblich ein einheitliches Rechtsstatut für schiffbare Flüsse, die verschiedenen Bedingungen unterliegen, zu schaffen⁽¹⁾.

Solange nicht alle Güter einheitlichen Bedingungen unterworfen sind, läßt sich der Schritt zu einer Vereinheitlichung des Verkehrs in seiner Gesamtheit nicht durchführen, weil alle Transporte zusammen eine Einheit bilden.

Es ist in diesem Sinne zweifellos richtig, zu sagen, daß

- 1) die Gesamtintegration ein einheitlicher Prozeß ist;
- 2) die Montanunion kein Modellfall ist, sondern ihre Schaffung nur möglich wurde auf Grund einer Reihe besonderer Umstände;
- 3) eine wirkliche Integration - und das betrifft auch den Verkehrssektor - nur erreicht wird auf dem Weg über weitgehende Währungskonvertibilität und weitgehende Liberalisierung, wobei zunächst eine Reihe von Problemen (wie etwa der Schutz der italienischen Stahlindustrie oder die Frage des deutschen Agrarprotektionismus) von innen heraus gelöst werden muß. Eine nach gemeinsamen Richtlinien geführte Währungs-, Finanz- und Konjunkturpolitik bildet die sicherste Voraussetzung für das Funktionieren einer wirtschaftlichen Integration;
- 4) ein wirklich vereinheitlichtes europäisches Verkehrswesen erst am Ende des wirtschaftlichen Integrationsprozesses stehen kann.

3) Die dritte Möglichkeit: Fachliche Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger auf europäischer Ebene.

Es soll schließlich noch eine dritte Lösung untersucht werden:

Eine mehr oder weniger starke Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger untereinander, die von der Gesamtverstaatlichung der europäischen Eisenbahnen über gebietsweise organisierte Verkehrskartelle bis zum Interessenverband reichen mag.

Auf diesem Wege könnten zweifellos Organisationsformen gefunden werden, die den Eigenarten der Verkehrsmittel mehr entsprechen. Es gibt allerdings gegen die Schaffung einer einzigen

(1) Vgl. Haustein, a.a.O., S. 27 f.

europäischen Eisenbahngesellschaft eine Reihe von Einwendungen. Eine Mammutgesellschaft würde auf dem europäischen Verkehrs=markt ein zu starkes Übergewicht erhalten. Der finanzielle Status der verschiedenen Gesellschaften, von denen heute im wesentlichen nur die niederländische NS rentabel arbeitet, wäre ein großes Hindernis. Die Wirtschaftlichkeit dieses Unterneh=mens wäre trotz der starken Stellung am Verkehrsmarkt stark in Frage gestellt; sicherlich würden die regionalen Bereiche die Verantwortlichkeit für den Ausgleich der Betriebsrechnungen auf die Gesamtbehörde abschieben.

Generell kann eine solche Lösung auch nicht für die Binnen=schifffahrt oder den Güterkraftverkehr in Frage kommen. Unter=sucht werden muß aber die Möglichkeit der stromgebietsweisen Zusammenarbeit bei der Binnenschifffahrt, die entsprechend ihrer Eigenart weniger in der Bildung einer überstaatlichen Gesell=schaft sondern in einer Kartellbildung gipfeln wird. Ein internationales Ordnungswerk für die Rheinschifffahrt muß z.B. als dringend erforderlich bezeichnet werden. Lösungen in dieser Hinsicht zeichnen sich heute bereits sehr deutlich ab.

Ein stärkeres Eindringen des Lastkraftwagens in den internatio=nalen Verkehr wirft auch für diesen Bereich die wichtige Frage der Cabotage auf, die wir als Problem bisher nur im Bereich von See- und Binnenschifffahrt und im Luftverkehr kennen: soll grundsätzlich ausländischen Verkehrsmitteln der Transport von Gütern zwischen Punkten eines fremden Landes gestattet werden? Die Beantwortung dieser Frage wird bei den einzelnen Verkehrs=trägern zu jeweils verschiedenen Lösungen führen.

Für den Bereich des Luftverkehrs bietet sich zumindest eine Lösung an, die wir als Prinzip bei den anderen Verkehrsträgern verwarfen: die Bildung einer Gesellschaft oder eines Pools für das europäische Netz.

Diese Fragen werden noch eingehend geprüft werden müssen.

Als vorweggenommenes Ergebnis der Untersuchung dieser Fragen kann man bereits feststellen, daß der Grundsatz der totalen übernationalen Zusammenfassung der Verkehrsträger falsch ist, sich aber hieraus besonders für Binnenschifffahrt, Straßenver=kehr und Luftverkehr gewisse Ansatzpunkte ergeben, wie sie die Montanunion für den Schienenverkehr brachte.

Der Weg wird gewiesen für eine internationale Zusammenarbeit der Verkehrsträger, wobei die Einzelstaaten den Rahmen schaffen müssen (z.B. durch internationale Vereinbarungen im Binnenschiffs- und Luftrecht), der diesen Weg ermöglicht und sich fruchtbar gestalten läßt.

Es schält sich immer stärker die Erkenntnis heraus, daß einmal eine europäische Zusammenarbeit der Verkehrsträger in die Ebenen der einzelnen Verkehrsmittel selbst verlagert wird, und daß sich auf der anderen Seite in einigen Verkehrsrelationen (also etwa Rheinverkehr oder ganz allgemein Nord-Süd-Verkehr) bestimmte Wettbewerbskonstellationen ergeben, die, zusammen mit dem Problem international bedeutsamer Verkehrsinvestitionsvorhaben eine Abstimmung der koordinierenden Maßnahmen der nationalen Verkehrsressorts zum Zwecke einer stärkeren internationalen Zusammenarbeit der verschiedenen Verkehrsträger untereinander erforderlich machen⁽¹⁾.

Diese Zusammenarbeit erfordert jeweils verschiedene Methoden; es gibt keine für den gesamten europäischen Verkehrsraum geltenden völlig gleichen Grundsätze.

Kapitel V. Die Einheit im europäischen Verkehrswesen.

1) Der Weg von der nationalstaatlichen Einheit zur supranationalen Einheit im Verkehrswesen.

Das Ziel jeglicher europäischer Zusammenarbeit im Verkehrswesen ist die Schaffung und Erhaltung der internationalen Einheit des Verkehrs.

Was ist darunter zu verstehen?

(1) S. Bericht des BVM, Deutschland im Wiederaufbau 1954, S. 261: "Es hat sich erwiesen, daß jede Verkehrsart eines ihren eigenen Notwendigkeiten angepaßten internationalen Organismus bedarf und daß internationale staatliche Verkehrsorganisationen, hinter denen die nationalen Verkehrsressorts stehen, ebenso wichtig für die internationale Zusammenarbeit sind, wie die privaten beruflichen Organisationen, hinter denen die Verkehrsunternehmen selbst stehen."

Ohne eine genaue Interpretation bliebe dieser Begriff genauso Schlagwort wie jene anderen, mit denen wir uns heute im Verkehrswesen auseinanderzusetzen haben: Koordinierung, Kooperation, Harmonisierung, Diskriminierung. Wir müssen uns um eine klare Begriffsbestimmung bemühen, die einmal abgrenzt zwischen typisch nationalen und typisch zwischenstaatlichen Verkehrsaufgaben, zum anderen aber auch den Weg weist für die Synthese von innerem und äußerem Ausgleich.

Das Ziel und zugleich Problem der Verkehrspolitik und der Verkehrswirtschaft im nationalen wie im internationalen Rahmen ist es, wie Pirath sagt, für die betreffenden Räume "ein erträgliches Verhältnis zwischen den Hauptverkehrsträgern zu schaffen"⁽¹⁾.

Zugleich ergibt sich die Aufgabe für die Verkehrspolitik, "die Vielgestaltigkeit an Unternehmungszielen, auch Unternehmungsformen und Unternehmungsgrößen in einer organischen Einheit fruchtbar werden zu lassen, d.h. in einer Verkehrsverfassung, deren Glieder sich in alle ihre wirtschaftlichen wie außerwirtschaftlichen Funktionen so zusammen- und ineinanderfügen, daß der ganze Aufgabenkomplex in denkbar günstigstem Verhältnis von Aufwand und Erfolg, beides unter größeren als nur betriebswirtschaftlichen Aspekten gesehen, Erfüllung finden"⁽²⁾.

Zunächst ist der innere Ausgleich zwischen den einzelnen Verkehrsträgern in den Einzelstaaten eine wesentliche Vorbedingung für die europäische Verkehrsvereinheitlichung.

Die Art der Organisation des Verkehrswesens und der Grad der Zusammenarbeit der Verkehrsträger - unter weitgehender Übernahme gemeinwirtschaftlicher Pflichten - die der Verteilung der wirtschaftlichen Kräfte und dem allgemeinen Wirtschaftsablauf von Produktion und Konsumtion am besten entsprechen, ohne Friktionen hervorzurufen, weder in der Wirtschaft noch im Verkehrswesen selbst, entsprechen dem höchsten Grad der Einheit im Verkehrswesen⁽³⁾. Es geht dabei auch im Verkehrswesen

(1) C. Pirath, Das Problem der Zusammenarbeit der Verkehrsträger, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Nr. 2/1949, S. 28.

(2) O. Most, Gemeinwirtschaftlichkeit und Binnenschifffahrt, Sonderbeilage der DVZ z. Deutschen Binnenschifffahrtstag 1955, S. 11.

(3) Nach v. Bissing ist die Einheit des Verkehrs dann vorhanden, "wenn die verschiedenen Verkehrsmittel in der Lage sind, das Transportbedürfnis der Volkswirtschaft arbeitsteilig mit dem geringsten Aufwand zu befriedigen, so daß die Güter jeweils von dem Verkehrsmittel befördert werden, das in der Lage ist, sie auf die technisch zweckmäßigste und auf die wirtschaftlich billigste Art zu transportieren". Verkehrspolitik, S. 220.

darum, ein ausgewogenes und harmonisches Verhältnis von Angebot und Nachfrage zu erreichen.

Wir wiesen schon eingangs der Arbeit darauf hin, daß die Einheit einem ständigen Wandel unterworfen ist, der abhängt von der allgemeinen wirtschaftlichen und technischen Entwicklung. Es gibt hier keinen absoluten Maßstab. Insofern ist die Einheit des Verkehrs immer ein abstraktes Ziel, nämlich die beste Art der Bewältigung der Verkehrsaufgaben. Es handelt sich um ein Optimumsproblem; hier kann nicht von Maximierung der Leistungen gesprochen werden, wie man es fälschlicherweise so gern im Bereich der Produktion tut. Eine technisch mögliche Maximierung des Eisenbahnverkehrs könnte z.B. nach Vornahme der notwendigen Investitionen die übrigen Verkehrsmittel überflüssig machen - die optimalste Methode der Verkehrsbedienung wäre das nicht. Dennoch dürfte besonders in den großen Industriestaaten, wie von Bissing betont, die Eisenbahn der Mittelpunkt sein, um den die Einheit des Verkehrs gebildet werden kann⁽¹⁾.

Geben wir uns aber keinen Illusionen hin: Die Einheit des Verkehrs, die im Zeitalter von Eisenbahn und Binnenschifffahrt noch weitgehend bestand, ist in den meisten Ländern verloren gegangen. Sie ging in dem Moment verloren, als die Verkehrspolitik den neuen Träger des binnenländischen Verkehrs, den Lastkraftwagen, in das Verkehrssystem nicht so einzuordnen vermochte, wie es der Erhaltung der Einheit im Verkehr entsprochen hätte⁽²⁾. Es hat sich gezeigt, daß eine rein marktmäßige Einordnung nicht möglich ist, daß es eine "natürliche Arbeitsteilung" der Verkehrsträger, von der Röpke spricht⁽³⁾, nicht gibt.

Die niederländischen wie die schweizerischen Verhältnisse können hier nicht als Beispiele gelten, weil dort andere, nicht allgemein charakteristische Verhältnisse vorliegen. Das besondere an der Situation in der Schweiz ist das Fehlen der Binnenschifffahrtskonkurrenz, während die niederländische Situation

(1) v. Bissing, Verkehrspolitik, S.221.

(2) Pirath nennt als weitere Ursachen noch Leitungen und den Flugverkehr. Grundlagen, a.a.O., S.286 f. Vgl. auch S.291: "Je mehr Verkehrsmittel sich technisch und betrieblich im gleichen Verkehrsgebiet in die Einheit der Nachfrage teilen müssen, um so größer muß bei den im Laufe des Jahres wechselnden Verkehrsansprüchen insgesamt gesehen die Reserve des Betriebsapparates sein, und um so größer sein unproduktiver Teil werden."

(3) So in "Die Abstimmung von Schiene und Straße", Volkswirt Nr. 18/1954, S.10.

gekennzeichnet ist durch eine weit geringere Bedeutung der Eisenbahn wie das Fehlen der Notwendigkeit einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung. Im übrigen zeigt sich, daß die Einheit des Verkehrs nur soweit erhalten geblieben ist, wie es gelang, den Lastkraftwagen in das Transportsystem einzufügen. Dies ist vor allem dadurch erschwert, daß das Prinzip der Freiheit des Werkverkehrs überhaupt ein neues völlig unkontrollierbares Element in das Verkehrswesen hineinbrachte.

Die seit dem Einsetzen dieser Entwicklung ständig erhobene Forderung nach einer Koordinierung ist nach Schmitt der Beweis dafür, daß die Einheit der Verkehrspolitik nicht wiedergefunden wurde⁽¹⁾.

Es wird bei der Behandlung der einzelnen Verkehrsträger noch insoweit auf diese Fragen einzugehen sein, wie es bei einer Untersuchung der Abstimmung von nationalen und internationalen Prinzipien im Verkehrswesen erforderlich ist.

Welche grundsätzlichen Probleme stellen sich dabei? An der Tatsache, daß die nationalen Verkehrsmärkte verschieden organisiert sind, ist nicht vorbeizugehen. Die Verkehrssysteme entsprechen verschiedenen wirtschaftlichen Grundkonzeptionen und Bedingungen, die vorerst eine Eingliederung in einen einheitlichen Wirtschaftskörper nicht zulassen.

Dennoch ist der durch die Errichtung der Montanunion noch verstärkte zwischenstaatliche Gütertausch, der ja ohne die Erbringung von Verkehrsleistungen nicht möglich ist, gerade im europäischen Raum derartig intensiviert, daß auch im internationalen zwischenstaatlichen Verkehrsgeschehen ein Optimum an Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit - unter gebührender Berücksichtigung der nationalen wirtschaftlichen Interessen - erreicht werden muß. So müssen letztlich die gleichen Gesichtspunkte maßgeblich sein wie bei einer Betrachtung der nationalen Verkehrsprobleme.

Wir werden sehen, daß sich dort Friktionen und Zusammenstöße ergeben müssen, wo ein Staat eine Überkompensation seines Transportsystems gefördert hat, wie es der nationalen Einheit im Verkehrswesen nicht entspricht.

Denken wir an das Beispiel der niederländischen Binnenschifffahrt die, gemessen am eigenen Verkehrsaufkommen, überdimensioniert

(1)A.Schmitt, Binnenschifffahrt am Scheidewege, S.15 f.

ist und infolgedessen auf die fremden Verkehrsmärkte drängt. Diese Situation ist vom europäischen Standpunkt aus betrachtet unbefriedigend, denn der ohnehin umstrittene Begriff der Freiheit der Rheinschiffahrt darf keinesfalls in dem Sinne interpretiert werden, daß eine nationale Flotte in einer Weise ausgedehnt werden kann, wie es den Belangen des eigenen Wirtschaftsgebietes nicht entspricht⁽¹⁾.

Die Einheit des Verkehrs würde in einem Lande empfindlich gestört werden, wenn ein fremdes Verkehrsmittel dem unter viel ungünstigeren Bedingungen arbeitenden entsprechenden eigenen Verkehrsträger als Konkurrent gegenübertreten würde.

Die Verhältnisse in der Seeschiffahrt, der im wesentlichen beim Gütertransport keine Wettbewerber gegenübertreten, bilden keine für das gesamte Verkehrswesen geltende Norm.

Im internationalen Verkehr kann man jedoch keine Freiheiten dort gewähren, wo man im nationalen Verkehr einschränkt und reglementiert⁽²⁾. Einheit im internationalen Verkehr bedeutet nicht, daß eine absolute internationale Freiheit im Verkehr besteht und damit eine unbeschränkte Freiheit in der Benutzung für alle Verkehrswege.

Es ist eine große Illusion annehmen zu wollen, im Verkehr lasse sich das konstruieren und verwirklichen, was man im internationalen Handel bei größtem Optimismus nicht zu erreichen glaubte: nämlich gleichsam die Konstituierung eines abstrakten Prinzips der völligen Verkehrsfreiheit im internationalen Verkehr, das gipfelt in dem Verlangen, wie Haustein sagt, "a l l e Verkehrswege allen zum uneingeschränkten Gebrauch zur Verfügung zu stellen".⁽³⁾

2) Die Einheit im europäischen Verkehrswesen.

Welche Maßnahmen werden dann Richtschnur sein müssen auf dem Weg zur Einheit im europäischen Verkehrswesen? Der Sinn liegt letztlich darin, die durch den engeren wirtschaftlichen Zusammenhang sich ergebende Intensivierung im zwischengebetlichen Güteraustausch durch eine Verbesserung der Transportbedingungen

(1) So urteilt O. Leemans, Westeuropäische Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt und Seehäfen, S. 12: "Freiheit soll ein vernünftiger Begriff sein, wobei eine redliche Disziplin zügellosen Ansprüchen, die allzuweit über die eigenen Verkehrsbedürfnisse hinausreichen, Einhalt gebieten muß."

(2) W. Haustein, a. a. O. S. 88.

(3) W. Haustein, a. a. O., S. 27, vgl. auch S. 14 ff.

zu fördern. Zu erstreben ist eine Rationalisierung im gesamten Verkehrsbereich mit dem Ziel der Schaffung der bestmöglichen Verkehrsgelegenheiten zwischen den Partnerländern.

Es gilt in t e c h n i s c h e r Hinsicht, für den internationalen Verkehr die zweckmäßigsten und geeignetsten Wege zu schaffen bzw. auszubauen. Das bedeutet die Notwendigkeit einer Abstimmung bei allen international bedeutsamen Investitionsvorhaben im Wasserstraßen- und Landstraßenbau sowie eine weitgehende Übereinstimmung der Maßnahmen zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des Schienenverkehrs.

In b e t r i e b l i c h e r Hinsicht liegt die Hauptarbeit in den nationalen Bereichen in der Schaffung wirtschaftlich rentabler Verkehrsträger.

In o r g a n i s a t o r i s c h e r Hinsicht ist durch verkehrspolitische Maßnahmen der Verkehr von Staat zu Staat (Wechselverkehr), wie der durch dritte Länder (Transitverkehr) zu fördern, und zwar nicht nach dem Grundsatz einer absoluten Freiheit, sondern nach dem Grundsatz der Anpassung und nach den Prinzipien, die eine weitgehende Berücksichtigung der Ziele einer nationalen gesamtwirtschaftlichen Verkehrspolitik verlangen. Hier liegen allerdings auch die größten Schwierigkeiten, denn wenn man bedenkt, daß die Tarifierungsmaßnahmen des wichtigsten Verkehrsträgers mehr oder weniger eine gleiche Staffelung und möglichst gleiches Niveau zum Ziele haben - diese Entwicklung hat ja mit Beginn der Montanunion bereits begonnen - so sind doch die Unterschiedlichkeiten in den Tarifsystemen der einzelnen beteiligten Bahngesellschaften so groß, daß sich eine gemeinsame Basis für den Anpassungsprozeß sehr schwer finden lassen wird⁽¹⁾.

Jedoch liegt in diesem Programm eine echte und vor allem realistische Problemstellung.

Im Hinblick auf das Ziel bedingt dies keine starren, sondern flexible Lösungen, die wesentlich im Bereich der Verkehrsträger selbst gefunden werden müssen.

Es ist noch einmal zu wiederholen, daß das nicht die Schaffung einheitlicher Bedingungen für jeden Verkehrsträger in jedem Land bedeuten kann.

(1) Hierauf macht besonders Sliepen aufmerksam, Die Kohlen-tarife westeuropäischer Eisenbahnen, Kölner Dissertation, S.184.

Hauptteil.

Die einzelnen Verkehrsträger in ihrer Beziehung zu einer europäischen Verkehrsintegration.

Kapitel VI. Der Luftverkehr.

1) Die Entwicklungstendenzen im Luftverkehr.

Wenn der Verkehr der dynamische Teil der Wirtschaft ist, dann ist der Luftverkehr der dynamische Teil des Verkehrs. Die Entwicklung der Luftfahrt brachte eine viel weitgehendere Revolutionierung des Verkehrs als die Entwicklungsreihe über Dampfschiff und Eisenbahn zum Straßenfahrzeug. Dies zwar nicht gemessen an den absoluten Leistungsziffern, die naturgemäß weit hinter denen der anderen Verkehrsträger stehen, aber betrachtet im Hinblick auf die technischen Entwicklungsaspekte und die großen Möglichkeiten der Erschließung des Raumes. Die mühelose Überwindung natürlicher Hindernisse, das steigende Maß der Flugsicherheit und Unabhängigkeit von den Wetterbedingungen und der Zeitvorsprung gegenüber den traditionellen Verkehrsmitteln brachten der Luftfahrt einen enormen Aufschwung.

Hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten finden wir allerdings eine weitgehende Abhängigkeit von den bestehenden geographischen, politischen und wirtschaftlichen Bedingungen. Hieraus erklärt sich auch die so verschiedene Entwicklung des Luftverkehrs in den Vereinigten Staaten und in Europa. Dort bedeckt ein einheitliches Staatsgebilde eine Fläche von 7,8 Mio. qkm, in Westeuropa ballen sich 15 Länder auf einer Fläche von 3,5 Mio. qkm⁽¹⁾.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die Möglichkeit und auch Berechtigung des Luftverkehrs ist der Zeitvorsprung vor den anderen Verkehrsmitteln. Zum anderen besteht aber auch eine starke Abhängigkeit von den Kosten, die beim Flugzeug je tkm am höchsten sind.

Bei dem sehr guten Ausbauzustand der Straßen und Eisenbahnlinien in Westeuropa entsteht erst bei Entfernungen über 300 km ein echter Zeitvorsprung angesichts der beträchtlichen Bodenzeiten, die bei Entfernungen unter 400 km zwischen 60 und 70 % der

(1) C. Pirath, Der europäische Luftverkehr in Planung und Gestaltung, S. 25.

Gesamtreisedauer ausmachen⁽¹⁾. So ist die wirtschaftliche Ausrichtung eines Flugbetriebes gebunden an gewisse Mindestweiten, unter denen kein sehr großer Zeitvorsprung zu erwarten ist. Auf Grund dieser Tatsache und infolge der Bindung des Flugbetriebes an die in Erstellung und Unterhaltung außerordentlich kostspieligen Flugplatzanlagen ist das Luftverkehrsnetz notwendigerweise recht weitmaschig. Andererseits ist jedoch in den kürzeren Entfernungen der Bedarf sehr stark, da naturgemäß mit zunehmender Entfernung die Anzahl der Reisen sinkt. In Europa legen z.B. 50 % der Reisenden Strecken von weniger als 400km zurück, in den USA sogar weniger als 300 km⁽²⁾.

Trotz der Kleinheit der Gesamtfläche ist ein Umstand für die Entwicklung des europäischen Luftverkehrs sehr günstig geworden: die Überwindung von Meeresflächen, vor allem im Verkehr von und nach England und Skandinavien, gibt dem Flugzeug auch auf kürzeren Strecken einen beträchtlichen Zeitvorsprung gegenüber Bahn und Seeschiff. So benutzen auf der Strecke London-Paris bereits 31,5 % der Reisenden das Flugzeug; lediglich 42,7 % der im europäischen Luftverkehr beförderten Passagiere flogen nur über Land⁽³⁾.

Der Zeitvorsprung und auch der Grad der Ausnutzung des Flugzeugs wachsen bei den heute gebräuchlichen Typen mit zunehmender Entfernung bis zu einem Optimalpunkt. Das macht den Luftverkehr gleich der Seeschifffahrt besonders geeignet für den weiträumigen internationalen Verkehr. Die Verkehrswege sind im wesentlichen international. Das ist der Grund dafür, daß erst umfangreiche zwischenstaatliche Vereinbarungen die ordnungsgemäße Abwicklung des Luftverkehrs ermöglichen und zum anderen ist es die Ursache für die besondere Situation des europäischen Luftverkehrs. Denn ein beträchtlicher Teil der internationalen Strecken beginnt oder endet in Europa, der Drehscheibe des Weltluftverkehrs. Da nun die zahlreichen europäischen Gesellschaften sich teils aus Gründen der Rentabilität, die nur erreicht wird bei einem ausgewogenen Verhältnis von Kurz- und Langstrecken, teils aus Prestigegründen an den bedeutenden Strecken im Langstreckenverkehr beteiligen, finden wir im engen

(1)Vgl. Air Research Bureau, Internal Air Transport in Europe, Brüssel 1953, S.40.

(2)Die außergewöhnliche Länge der Weistrecken bringt es aber mit sich, daß die durchschnittlichen Reiseweiten im Weltluftverkehr von 455 km im Jahre 1939 auf 890 km in 1954 angestiegen sind. Nach Bongers, Luftverkehr im Zeichen technischer Umwälzungen, Volkswirt 51-52/1955, S.72.

(3)Nach v.Bissing, Verkehrspolitik, S.177.

europäischen Raum auf vielen Routen eine Massierung des Platzangebotes von heute insgesamt 22 Gesellschaften⁽¹⁾.

Das europäische Flugnetz ist hieneingestellt in das System des Weltluftverkehrs, ja die wichtigsten Regionalstrecken sind selbst Teilstrecken innerhalb der interkontinentalen Verbindungen; der europäische Innenluftverkehr wird überlagert durch den Weltluftverkehr Europas. Im Zuge dieser Entwicklung zeigte es sich, daß der Kurzstreckenverkehr allein für eine Gesellschaft nicht rentabel genug ist.

Die Ausnutzung der Maschinen ist nämlich umso besser, je günstiger das Verhältnis von Selbstkosten und Erlösen ist. Infolge der Kostenstruktur im Flugverkehr ist im allgemeinen der Betrieb umso rentabler, je größer das Platzangebot und je länger die beflogene Strecke ist. So lastet heute auf den Gesellschaften der Zwang, transkontinentale Linien in das Streckennetz einzubeziehen und größere Maschinen zu beschaffen. Auf Kurzstrecken allerdings ist deren Ausnutzungsgrad zu gering; zumal - und dies ist in Europa der Fall - wenn eine Strecke von zu vielen Konkurrenten beflogen wird und übersetzt ist. Es mag angesichts dieser Entwicklung fraglich erscheinen, ob eine kleinräumige, ausschließlich auf den westeuropäischen Raum bezogene Betrachtungsweise dem Wesen des Luftverkehrs gerecht werden kann⁽²⁾.

2) Der betriebstechnische Zusammenhang zwischen Langstrecken- und Kurzstreckenverkehr.

Es wird oft nicht genügend berücksichtigt, daß ja auch der Langstreckenverkehr nur dann rentabel ist, wenn ein ausreichendes Passagieraufkommen vorhanden ist. Hier liegt die große Bedeutung der Kurzstreckendienste als Zubringer, denn bei den Langstreckendiensten nimmt die Auslastung mit zunehmender Flugstrecke ab, wenn nicht unterwegs neue Fluggäste aufgenommen werden können; um die Absprungplätze für die Langstreckendienste zu bedienen, ist die Beteiligung am Kurzstreckenverkehr notwendig. Das Ergebnis der verstärkten Bestrebungen der Gesellschaften, ihren interkontinentalen Anteil zu verstärken, ist letztlich ein verstärkter Wettbewerb auf den Kurzstrecken⁽³⁾.

(1) Die Gesamtlänge der Strecken in Europa betrug 1950 r. 300.000 km gegen etwa 150.000 km in den USA.

(2) Vgl. W. Berchtold, Europa und die Entwicklungstendenzen des Weltluftverkehrs, Internationales Archiv für Verkehrswesen 19/1953, S. 433 ff.

(3) Vgl. hierzu H. Röhms, Zur Lage des europäischen Luftverkehrs, Wirtschafts-Correspondent 30/1955, S. 15.

Aus betrieblich-technischen Gründen ist der Kurzstreckenverkehr mit höheren Kosten verbunden als der Langstreckenverkehr. Eine optimale Ausnutzung von Fluggerät und Personal ist nur gegeben, wenn das Flugzeug die für den benutzten Typ optimalen Geschwindigkeiten erreicht (geringerer Treibstoffbedarf) und günstige Betriebsstundenzeiten pro Tag erreicht⁽¹⁾. Bei kurzen Strecken ist das wegen der geringen Blockgeschwindigkeiten (Geschwindigkeit zwischen zwei Landepunkten) nicht möglich. Bei häufigem Starten und Landen lassen sich die Geschwindigkeiten nicht ausnutzen, es wird daher eine längere Zeit pro Kilometer gebraucht. Da die Flugkosten sich etwa proportional zur Flugzeit verhalten, wird die Kostenlage ungünstig beeinflusst. Weiterhin ist das Verhältnis Flugzeit zu Flugplatzaufenthaltszeit sehr ungünstig. Landungen sind immer mit nicht unbeträchtlichen Wartezeiten verbunden, sie vermehren die Stationskosten und Gebühren und schließlich werden naturgemäß weder das Flugzeug noch das Personal richtig ausgenutzt. Bei langen Strecken dagegen ist eine bessere Ausnutzung der Geschwindigkeiten möglich; es werden höhere Flugleistungen erzielt. Im ganzen gesehen vermindern sich die Betriebskosten je angebotenen Tonnen-Kilometer beträchtlich. Darüber hinaus wird das Einnahme-Ausgabe-Verhältnis bei größerem Platzangebot verbessert. Diese Umstände verstärken die Tendenz zur langen Strecke und zur Vergrößerung der Maschinen schon vom Betrieblichen her. Es gilt freilich, daß von einem gewissen Punkt ab die Wirtschaftlichkeit insofern sinkt, als beim längeren Flug Nutzlast durch Treibstoff ersetzt werden muß (das wird sich weniger in der Passagierkapazität als vielmehr im Zuladungsvermögen für Post, Gepäck und Fracht äußern). Da diese Werte von Typ zu Typ verschieden sind, ergibt sich, daß die optimalen Streckenlängen verschieden sind. Wesentlich ist also auch die Wahl des für eine bestimmte Strecke geeigneten Flugzeugtyps.

Diese Fragen müssen sehr eingehend geprüft werden, ehe man sich mit dem Globalurteil begnügt, daß die Kurz- und Mittelstreckendienste überhaupt unrentabel sind. Eine Unbekannte, nämlich die Höhe der tatsächlichen Einnahmen, mag in solche Berechnungen zwar Unsicherheitsmomente hineinbringen, vor allem angesichts der Übersetzung auf den Strecken. Ohne Zweifel jedoch liegen

(1) Vgl. zum Folgenden BEA Jahresbericht 1952/53, S.64 f. und A.H.Stratford, Günstige Bedingungen für den Betrieb von Flugzeugen der Luftverkehrsgesellschaften (deutsche Übersetzung) in Journal of the Royal Aeronautical, August 1953, S.524 ff.

in der Kurzstrecke große Fluggastreserven. Auf die Dauer gesehen schlummert hier ein vorläufig noch nicht abzuschätzendes Verkehrspotential. Größere Häufigkeit und Pünktlichkeit müßten die Attraktivität erhöhen; Grundbedingung freilich ist eine gesteigerte Massenkaufkraft.

Es bestehen beim Langstrecken- und beim Kurzstreckenverkehr sehr verschiedene Sachlagen. Daher ist im Grunde hinsichtlich der Typen und der allgemeinen verkehrswirtschaftlichen Probleme keine direkte Vergleichbarkeit gegeben. Es ist vom verkehrlichen Standpunkt aus falsch, zu sagen, eine Superconstellation ersetze 20 Ju 52; eine echte Vergleichbarkeit gibt es zwischen diesen Typen nicht.

Die Tendenz zum großen Flugzeug hat die Unterschiede verwischt; die Entwicklung von geeigneten Kurzstreckenmaschinen ist vernachlässigt worden. Der Trend zum Großflugzeug (Düsenflugzeug) wird die Unterschiede wieder deutlicher machen, weil das Düsenflugzeug auf der kurzen Strecke gar nicht wirtschaftlich eingesetzt werden kann. Auch der britische Comet und die französische Caravelle sind als Mittelstreckendüsenverkehrsmaschinen an gewisse Mindestweiten gebunden.

Es gibt gerade in Europa ein sehr gutes Beispiel für die Rentabilität eines Kurz- und Mittelstreckennetzes in der British European Airways (BEA), die durch Ausgliederung aus der Imperial Airways bei der organisatorischen Trennung der britischen Kurz- und Langstreckendienste durch Bildung zweier Gesellschaften entstanden ist (BOAC und BEA). Hier ist eine glückliche Kombination des Heimatdienstes und des internationalen europäischen Verkehrs entstanden. Nicht zuletzt ist die nach Anlaufschwierigkeiten erreichte Rentabilität des Unternehmens ein Ergebnis der Wahl geeigneter Flugzeugtypen. Die günstigen Ergebnisse wurden dabei weniger durch eine Steigerung der Einnahmen erzielt, was bei den Konkurrenzverhältnissen auch schwer zu verwirklichen war, als vielmehr durch eine beträchtliche Senkung der Kosten pro geleisteter bzw. verkaufter Tonnenmeile.

Es muß stark bezweifelt werden, ob es nicht doch möglich sein kann, einen wirtschaftlichen Kurz- und Mittelstreckenverkehr zu betreiben. Gewiß wird man bei Entwicklung und Intensivierung dieses Verkehrs immer mit der starken Konkurrenz der erdgebundenen Verkehrsmittel, besonders der Fernschnellzüge, zu rechnen haben. Hier sind auch Tarifsenkungen problematisch, weil bei

einer Senkung der Einnahmen die Steigerung des Verkehrspotentials fraglich bleibt. Wesentlich ist aber stets die optimale Ausnutzung des Flugzeugmaterials und der gegebenen Organisation. Die Länge der Strecke ist dabei nicht allein entscheidend, wie z.B. der Flugverkehr über den Englischen Kanal zeigt. Es dürfte bei Prüfung der Situation im europäischen Luftverkehr klar werden, daß bei entsprechendem Wandel in der Verkehrstechnik (Einsatz geeigneter Maschinen) und Verkehrsorganisation (Zusammenschluß oder engere Zusammenarbeit der Gesellschaften) die Verhältnisse wesentlich gebessert werden könnten.

3) Die rechtlichen Grundlagen im Luftverkehr.

Eine Betrachtung der Rechtslage im internationalen Luftverkehr mag angebracht sein, zumal dies in gewisser Weise hilft, die herrschende Wettbewerbssituation zu erklären.

Es kann allerdings nicht in umfassender Weise auf die sehr komplizierte Materie des internationalen Luftrechts eingegangen werden⁽¹⁾. Auch vom Inhalt des heute als Rahmenabkommen für den Luftverkehr maßgeblichen Luftfahrtabkommen von Chicago, das die Gründung der International Civil Aviation Organization (ICAO) brachte, sollen nur die im Hinblick auf den westeuropäischen Luftverkehr wesentlichen Punkte erläutert werden⁽²⁾. Es genügt die Feststellung, daß eine allgemeine Luftverkehrsfreiheit auch im Rahmen des Chicagoer Abkommens nicht verwirklicht werden konnte und insoweit der im CINA-Abkommen, dem Pariser Luftverkehrsabkommen von 1919, festgelegte Grundsatz der uneingeschränkten Lufthoheit der Einzelstaaten wieder übernommen wurde. Der eigentliche Zweck des neuen Abkommens, an die Stelle des Systems der bilateralen Luftverkehrsabkommen ein multilaterales über den Austausch von Verkehrsrechten zu setzen, blieb vorerst ein ideales Ziel. Vor allem die 5. der sogenannten Chicagoer Freiheiten der Luft, den Cabotageverkehr betreffend, ist von den Teilnehmerländern nicht anerkannt worden⁽³⁾. Jedem Staat

(1) Es wird auf Haustein verwiesen, a.a.O.S. 36 ff. u. 120 ff.

(2) Wesentlicher Inhalt des Abkommens war die Aufstellung der 5 Freiheiten der Luft. Sie besagen: 1) Recht zum freien Überflug ohne Landung. 2) Recht zu Landungen zu nichtkommerziellen Zwecken (Treibstoffergänzung usw.). 3) Recht, Passagiere, Post und Fracht aus dem Heimatstaat des Flugzeugs in anderen Staaten abzusetzen. 4) Recht, Passagiere, Post und Fracht nach dem Heimatstaat des Flugzeugs in anderen Staaten aufzunehmen. 5) Recht der Beförderung von Passagieren, Post und Fracht zwischen Drittländern auf der beflogenen Strecke.

(3) In Deutschland war das Recht der Cabotage bis zur Wiederinglangung der Souveränität am 5.5.1955 automatisch allen Ge-

stehen die Hoheitsrechte im eigenen Luftraum weiterhin zu. Es besteht für den Linienverkehr kein Recht zum freien Überflug. Dies ist nur möglich im Rahmen der jeweils zweiseitig abzuschließenden sogenannten Transitvereinbarung. Andernfalls müssen Zwischenlandungen mit umständlichen Zoll-, Paß- und Devisenformalitäten in Kauf genommen werden.

Das Chicagoer Abkommen bildet zwar ein rechtliches Fundament für den Linienverkehr, es vereinbart jedoch als Formalabkommen keine Gegenseitigkeit. Somit wurde der Abschluß gegenseitiger bilateraler Verträge über die Genehmigung zur Einrichtung von Liniendiensten nicht überflüssig gemacht.

Theoretisch könnte innerhalb Europas das Problem der Cabotage durch eine Luftfahrt-Union, durch den Abschluß eines multilateralen Abkommens, gelöst werden⁽¹⁾. Praktisch aber dann nicht, wenn einmal die Rechte der amerikanischen Gesellschaften, die auf Grund der 3. und 4. Chicagoer Freiheiten der Luft im westeuropäischen Raum einen verkappten Cabotageverkehr betreiben, nicht genau abgegrenzt bzw. dem europäischen Partner innerhalb der Vereinigten Staaten gleiche Rechte zugebilligt würden und wenn andererseits die Organisation im europäischen Luftverkehr nicht einem grundlegenden Wandel unterworfen würde. Ohne Zweifel würde das Wettbewerbsmoment noch weiter verschärft werden, wenn ein multilaterales Abkommen lediglich die luftrechtliche Situation änderte, aber nicht das Wettbewerbsverhältnis zwischen den Gesellschaften regelte.

Beispielgebend könnte die Entwicklung in den USA sein. Zur Regelung der Konkurrenzverhältnisse haben sich die Vereinigten Staaten im Civil Aeronautics Board (CAB) ein Instrument geschaffen, das den Wettbewerb der Flugverkehrsgesellschaften steuert. Strenge Trennung von Übersee-, Regional-, Territorial-, Fracht- und Zubringerdiensten haben eine außerordentlich weitgehende Arbeitsteilung bewirkt.

Während in Nordamerika einzelne Strecken jeweils nur von bestimmten Gesellschaften beflogen werden dürfen, wobei sich verhältnismäßig wenige Überschneidungen ergeben, ist das

Gesellschaftens zugestanden; heute werden gegenseitige Luftverkehrsrechte in Regierungsabkommen ausgehandelt.

(1)Z.Zt. ist es zum Beispiel nicht möglich, daß ein auf der Strecke London-Paris-Madrid eingesetztes britisches Flugzeug der BEA in Paris Passagiere oder Fracht nach Madrid aufnehmen kann.

Charakteristikum des europäischen Luftverkehrs die Häufung zahlreicher Gesellschaften auf den gleichen Strecken. Vor allem die schon erwähnte Überlagerung des Regionalnetzes durch transkontinentale Dienste verstärkt die Konkurrenz, mindert die Rentabilität der Kurzstreckendienste und vermindert gleichzeitig die Auslastung der verkehrsgünstigen Nordatlantik-Route, weil es die herrschende Rechtslage den amerikanischen Gesellschaften gestattet, praktisch von jedem europäischen Flughafen einen Nordamerikadienst zu unterhalten.

In dem privaten internationalen Luftverkehrskartell IATA besteht zwar ein Instrument, das einen Preiskampf durch Vereinheitlichung der Tarife ausschaltet. Den Wettbewerb um den Passagier regelt dagegen die IATA nicht. Hier setzt die Werbung der Gesellschaften ein durch häufigere Bedienung der Strecken, bessere Boden- und Reisebüroorganisation, eben durch Verbesserung des allgemeinen Service. Zuallererst schlagen aber diese Bemühungen durch Erhöhung der Unkosten zu Buche.

4) Die bisherigen Formen der internationalen Zusammenarbeit im europäischen Luftverkehr.

Man hat in Europa bereits vor dem letzten Krieg versucht - und damals auch teilweise erreicht - durch Vereinbarungen auf der Ebene der Gesellschaften die Wettbewerbsverhältnisse zu regeln. Nach Kriegsschluß zwang die wirtschaftliche Lage vielfach dazu, solche Abkommen zu erneuern. Insgesamt gesehen wurde aber durch die Konkurrenz im Langstreckenverkehr der Wettbewerb verschärft.

Die Abmachungen, deren Wert im Hinblick auf eine Rationalisierung des gesamteuropäischen Luftverkehrs freilich z.T. begrenzt ist, lassen sich in 4 Gruppen einteilen⁽¹⁾:

- A: Kommerzielle Vertretungen.
- B: Bodendienst-Vereinbarungen.
- C: Technische Vereinbarungen.
- D: Pool-Abkommen.

(1) Es wird der Darstellung einer Studie des Institut Français du Transport Aérien (ITAF) gefolgt; Bestehende Formen kommerzieller und technischer Zusammenarbeit zwischen europäischen Luftverkehrsgesellschaften im kontinentalen Luftverkehr; deutsche Bearbeitung von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen.

Zu A: Verträge über kommerzielle Vertretungen haben zum Ziel, durch Ernennung einer ausländischen Gesellschaft zum Generalagenten für die eigene Gesellschaft im fremden Gebiet den Organisationsapparat zu verringern. Solche Abkommen, vor allem in der Form des Gegenseitigkeitsvertrages, wurden nach dem Kriege im Rahmen von IATA-Standardverträgen wiederholt abgeschlossen. Es hat sich aber herausgestellt, daß eine völlig objektive Vertretung und die Trennung eigener von fremden Interessen nur recht schwer möglich ist. So hat sich z.B. trotz derartiger Verträge die Zahl der Luftreisebüros europäischer Gesellschaften (einschließlich der Luftverkehrsgesellschaften Ägyptens, Israels, Syriens und des Libanon) im Ausland von 159 im Sommer 1950 auf 196 im Sommer 1951 um 23 % vermehrt⁽¹⁾.

Immerhin wurde es im IATA Interline Traffic Agreement erreicht, daß alle angeschlossenen Gesellschaften gegenseitig die Passagedokumente anerkennen.

Zu B: Auch die Verträge über Bodendienst-Vereinbarungen werden bilateral abgeschlossen. Ein Partner verpflichtet sich, Bodendienste für andere zu leisten. Lediglich im Shannon-Abkommen besteht ein multilaterales Abkommen dieser Art, indem die zwischen der irischen Aer Lingus und den verschiedenen Partnern abgeschlossenen Verträge einander angeglichen wurden. Mit wesentlich erweitertem Inhalt beziehen sich derartige Abkommen auch auf Wartung der Maschinen sowie Bereitstellung von Ersatzteilen. Bei Benutzung gleicher Typen können beträchtliche Einsparungen bei den allgemeinen Unkosten gemacht werden. Solche technische Zusammenarbeit besteht z.B. heute zwischen der Lufthansa und der Air France für die Strecken, die mit gleichen Typen befliegen werden.

Als besondere Beispiele sind die beiden Beneswiss-Agreements zu nennen. Das erste bezog sich zunächst nur auf die Convair-Maschinen, das zweite schloß alle Typen ein. Die Verantwortlichkeit für Ersatzteillager und die technischen Dienste auf den europäischen Flughäfen wurde auf die beteiligten Gesellschaften KLM, SABENA und SWISSAIR aufgeteilt. Die Zusammenarbeit dieser Gesellschaften hat sich erweitert bis zur Poolbildung und teilweisen Aufteilung der Strecken.

Ein umfassendes multilaterales Abkommen dieser Art, wie es

(1) Bestehende Formen, a.a.O., S.15.

ausgedehnt auf die Air France - neben den Beneswisspartnern - auch für die deutschen Flugplätze besteht, wäre denkbar.

Zu C: Hier sind zwei im Rahmen der IATA errichtete Institutionen zu nennen, von denen jedoch die zweite besondere Bedeutung nicht erlangt hat.

Zur Nachrichtenübermittlung wurde durch das SITA-Abkommen eine internationale Gesellschaft für Nachrichtenverbindungen in der Luftfahrt errichtet. Sie hat sich außerordentlich bewährt.

Das Committee for Purchases of Aviation Materials (CPAM) wurde nach dem Kriege von 8 europäischen Gesellschaften gebildet und setzte sich zum Ziel, durch gemeinsamen Einkauf in den USA Vorteile zu erlangen.

Zu D: Die Poolung bringt durch Abstimmung der Flugpläne eine bessere Ausnutzung der Maschinen. So flogen beispielsweise bis zur Errichtung eines Pools zwischen BEA und KLM im Oktober 1954 auf der Strecke London-Amsterdam Flugzeuge beider Gesellschaften oft im Abstand weniger Minuten. Jeder Partner war gezwungen, Abflüge zu den Hauptverkehrszeiten zu bieten.

Das Poolabkommen erstreckt sich, als dem Wesentlichen beim Pool, auf die Auteilung von Erträgen und Unkosten. Hier liegt die Unterscheidung zum Dienstleistungsvertrag - dem Operating-Agreement - dem das Moment der Einnahmeteilung fehlt. Der Pool setzt Gleichheit der Typen keinesfalls voraus; dennoch ist hier der gemeinsame Bodendienst eingeschlossen.

In wirtschaftlicher Hinsicht bringt jedoch ein Pool zumeist eine Verschärfung der Konkurrenzsituation mit sich. Es werden ja nicht Strecken gepoolt, sondern auf einer Strecke richtet sich oft ein Pool zwischen 2 oder 3 Partnern bei der Übersetzung der Kurzstreckendienste notwendigerweise gegen Dritte. Dem Hauptübel, der Übersetzung der Strecken und infolgedessen mangelnden Rentabilität dieser Dienste, ist auf diesem Wege nicht beizukommen, weil der Teilnehmerkreis zu klein ist. Die Probleme des Parallelverkehrs, die besonders in der Häufung des Platzangebotes in den verkehrsgünstigen Zeiten liegen, kann ein Pool zwischen wenigen Gesellschaften nicht lösen.

Mitte 1951 bestanden in Europa 14 Poolabkommen. Insgesamt wurden jedoch zu diesem Zeitpunkt nur noch 37,2 % des Europa-Verkehrs im Pool befliegen gegen 68 % im Jahre 1935⁽¹⁾. Der

(1) Bestehende Formen, a.a.O. S. 71 u. 59.

Rückgang wird allgemein mit der durch die Einbeziehung von Langstreckendiensten in die Netze der Gesellschaften hervorgerufenen Verschärfung der Konkurrenz begründet.

5) Die Notwendigkeit der Errichtung einer westeuropäischen Luftverkehrsgesellschaft.

Die bisher beschrittenen Wege sind nicht ausreichend, um eine engere europäische Zusammenarbeit zu erreichen. Das Ziel ist ganz klar vorgegeben und bedeutet Ausschaltung oder möglichst weitgehende Einengung des Wettbewerbs im Linienverkehr.

Die Zusammenarbeit muß dabei auf zwei Ebenen erfolgen, auf der der Regierungen und im privaten Bereich.

Zunächst müßten die weit über 100 bilateralen Abkommen durch ein umfassendes multilaterales Abkommen ersetzt werden. Vom Stand der allgemeinen Integrationsbereitschaft hängt es ab, wann als Vorstufe und rechtliche Voraussetzung für eine Betriebsgemeinschaft aller europäischen Gesellschaften eine Luftfahrt-Union mit der Verwirklichung der 5. Freiheit der Luft für den europäischen Raum zu bilden ist. Voraussetzung dazu ist die Aufgabe bestimmter Souveränitätsrechte der Einzelstaaten. Ebenso notwendig ist die Schaffung von Vereinbarungen, die eine reibungslose Abwicklung der Zoll-, Devisen- und sonstigen Formalitäten ermöglicht.

Leider brachte eine im April 1954 in Straßburg durchgeführte europäische Luftfahrtkonferenz in dieser Hinsicht keinerlei Fortschritte. Eine dort eingesetzte europäische Zivilluftfahrtkommission soll die Möglichkeiten für den Abschluß eines multilateralen Abkommens und die Voraussetzungen zur Verbesserung der kommerziellen und technischen Zusammenarbeit zwischen den Luftverkehrsgesellschaften prüfen. Zu praktischen Ergebnissen ist es bisher noch nicht gekommen.

Die Übernahme des amerikanischen Systems in der Gestalt der Errichtung einer obersten Luftverkehrsbehörde erscheint dann überflüssig, wenn es bereits auf privater Ebene zu einer engeren Annäherung der Gesellschaften kommt. Auf Regierungsebene muß allerdings ein Ausgleich der Interessen der nordamerikanischen und europäischen Luftverkehrslinien erreicht werden, am besten in der Form, daß europäische Nordatlantikdienste auch zu allen amerikanischen Plätzen geführt werden dürfen.

Im betrieblichen Sektor könnten zunächst auf den Flufplätzen nach bereits bestehenden Vorbildern die technischen Dienste sowie die Ersatzteillager zusammengefaßt werden. Wesentliche Kosten könnten gespart werden, "wenn e i n e internationale Betriebsgemeinschaft auf jedem Flughafen nur e i n e Flugleitung, e i n e Abfertigung, e i n Stadtbüro und e i n e n Zubringerdienst halten würde"⁽¹⁾.

Wie hoch gerade der Anteil der allgemeinen Unkosten neben den reinen Flugkosten ist, zeigt sehr deutlich folgende Tabelle:

Verteilung der Kosten im Flugbetrieb in %.

	Air France	KLM	SAS	SWISSAIR	BEA	BOAC
1) Reine Flugkosten	31,5	32,4	26,9	23,7	31,3	31,3
dar. Gehälter	9,0	8,1	6,6	6,7	11,3	7,5
Betriebsstoffe	19,4	18,0	14,9	12,7	15,7	19,1
2) Wartung, Überholung	22,0	16,0	19,1	18,7	19,1	25,7
3) Abschreibungen	6,6	10,5	5,8	8,3	3,1	7,1
4) Andere Kosten	39,9	41,1	48,2	49,3	46,5	35,9
dar. Anlagen a. Boden	15,5	10,7	16,2	14,9	22,0	12,3
Passagierdienste	5,8	6,0	5,6	6,3	6,6	6,0
Verkaufsorganis.	13,1	19,1	18,0	18,3	10,6	12,0
Verwaltung	5,5	5,3	8,4	9,3	7,3	5,6

Quelle: International Civil Aviation Organization
Financial Data, Financial Year 1952.

Der nächste Schritt wäre die Errichtung einer Einheitsgesellschaft. Möglich wäre auch eine Zusammenfassung der Fluggesellschaften der Montanstaaten und weitgehende Zusammenarbeit mit der SWISSAIR, BEA und SAS durch Poolung gemeinsamer Strecken.

In der SAS begegnet uns bereits das Beispiel einer gemeinsamen Fluggesellschaft in der Form der Holding. Die ursprüngliche Schaffung einer bloßen Rahmenorganisation bei Aufrechterhaltung der Trennung von Kapital, Personal und Organisation erwies sich als ebenso unzweckmäßig wie die Teilung in zwei Gesellschaften, die ESAS und OSAS, für den europäischen und überseeischen Dienst. In der endgültigen Form bestehen für die Partner feste Anteile für Kapital, Material und Personal. Im gleichen Verhältnis erfolgt die Aufteilung der Einnahmen und Unkosten.

Die Schaffung einer Einheitsgesellschaft dürfte die wirksamste Methode für eine Rationalisierung des europäischen Luftverkehrs sein. Eine Einbeziehung der Langstreckendienste erscheint

(1) C. Pirath, Der europäische Luftverkehr ..., a.a.O., S. 27.

dabei erforderlich, da doch gerade sie die Verschärfung der Konkurrenz brachten.

In einer zunehmenden Konzentration der Gesellschaften liegt die Chance für eine Kostensenkung. Eine bessere Ausnutzung der Flugzeuge auf den einzelnen Routen würde sich schließlich günstig auf die Rentabilität auswirken und könnte zu einer Senkung der Tarife beitragen. Dadurch aber würde die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen beträchtlich steigen. Hier wird bereits ein für Europa, im Gegensatz zu den USA, gänzlich neues Moment sichtbar, nämlich eine verstärkte Konkurrenz zwischen Flugzeug und Eisenbahn.

Die Entwicklungsmöglichkeiten im Luftverkehr werden weiterhin stark vom Fortschreiten der Technik beeinflusst werden. Prognosen können hierzu kaum gegeben werden. Die fortschreitende Entwicklung zum Düsenverkehrsgroßflugzeug wird allerdings eine klarere organisatorische Trennung der Langstrecken- von den Kurzstreckendiensten bringen. Die meisten europäischen Flughäfen sind in ihren gegenwärtigen Ausbauzuständen für die von den Amerikanern entwickelten Düsenverkehrsflugzeuge nicht geeignet; Ausbaumöglichkeiten sind vielfach nicht gegeben. Künftig wird das Netz der auszubauenden Großflughäfen infolge der Kostspieligkeit solcher Anlagen weitmaschiger sein. Ein weiterer Hinweis ist jedoch noch wichtig: Nach dem heutigen Entwicklungsstand wird ein rentabler Hubschraubereinsatz auf lange Sicht nicht durchzuführen sein. Es ist bisher noch keine echte Chance im Helicopter für die Durchführung des Kurzstreckenverkehrs zu sehen.

Es wird ebenfalls von den betrieblichen und technischen Möglichkeiten abhängen, welche Entwicklung der Luftfrachtverkehr nehmen wird. Im gegenwärtigen Zeitpunkt gilt auch für Europa schon nicht mehr ganz die oft vertretene Ansicht, daß nur sehr wenige wertvolle, empfindliche oder eilige Güter die hohe Transportkostenbelastung zu tragen vermögen.

Das für Westeuropa gesteckte Ziel kann nur dann erreicht werden, wenn man sich stets der Tatsache bewußt bleibt, daß erstes Anliegen des Luftverkehrs die beste Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse sein muß und wenn man sich freimacht von der Vorstellung, daß die Unterhaltung einer eigenen "nationalen" Luftverkehrsgesellschaft aus Gründen des Prestiges unabdingbar notwendig ist.

Kapitel VII. Der Güterstraßenverkehr in Westeuropa.

1) Der Lastkraftwagen und das Problem der Koordinierung der Verkehrsmittel.

Der Lastkraftwagen ist im nationalen Verkehr der einzelnen Staaten sehr stark in die Bereiche von Eisenbahn und Binnenschifffahrt eingedrungen. Es ist falsch, diese Entwicklung allein der Revolutionierung durch den Motor zuzuschreiben, weil durch die Motorisierung alle Verkehrsträger betroffen werden. So wird auch gerade die Entwicklung der Eisenbahn von der zunehmenden Verwendung des Elektro- und Dieselmotors nachhaltig beeinflusst. Ursache der neuen Konkurrenzverhältnisse ist vielmehr die Tatsache, daß ein völlig neuartiges Verkehrsmittel neben die bisherigen trat, das sich aus verschiedenen Gründen in das zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt bestehende System der Arbeitsteilung nicht einordnen ließ.

Einer der hauptsächlichsten Gründe für das so entstandene Ungleichgewicht in der Verkehrswirtschaft ist das Hinzutreten des freien Verkehrs in der Gestalt des Kraftwagens neben das System der öffentlichen Verkehrsbedienung durch die Bahn. Es kommen hinzu die grundlegenden Unterschiede in Kostengestaltung, Finanzwirtschaft und in den allgemeinen Arbeitsbedingungen bei beiden Verkehrsmitteln (auf die Binnenschifffahrt braucht in diesem Vergleich nicht eingegangen zu werden).

Schließlich sind die erbrachten Leistungen nicht völlig gleich und infolgedessen nicht direkt vergleichbar. Der Lastkraftwagentransport bietet eine Reihe von hinlänglich bekannten Vorteilen; sie brauchen hier nicht erläutert zu werden.

Die Entwicklung führte dahin, daß man in der Praxis keine klaren Maßstäbe hat, an denen man die Zweckmäßigkeit der Wahl dieses oder jenes Verkehrsmittels messen könnte. Es gibt kein ausschlaggebendes Kriterium, nach dem man eine Verkehrsteilung durchführen kann. Hierin liegt das Problem der Koordinierung.

Betrachten wir die Situation am Beispiel Deutschlands, so hat es sich im Ergebnis so herausgebildet, daß der Lkw viele der lohnenden, auch der Eisenbahn gewinnbringenden Verkehre beim Transport höherwertiger und entsprechend höher tarifierender Güter dank der Tarifgestaltung und der Tatsache der Kopplung

des Kraftwagentarifes im Güterfernverkehr an den der Eisenbahn sowie dank der günstigen Bedingungen für den Werkfernverkehr an sich ziehen konnte. Er führt solche Verkehre auch gerade auf den langen Entfernungen durch, also dort, wo die Bahn dem Lastkraftwagen kostenmäßig bei kostenwahren Tarifen überlegen wäre⁽¹⁾.

Offensichtlich gibt es eine "natürliche" Lösung dieses Problems nicht, ebensowenig wie eine "natürliche Arbeitsteilung" der Verkehrsträger, die nach Röpke einen Ausgleich automatisch herbeiführt⁽²⁾. Wir haben es nicht mit einem Marktproblem zu tun, sondern allein mit einem verkehrspolitischen Problem. Ein marktmäßiger Ausgleich im Rahmen des Wettbewerbs ist nicht möglich, weil im Verhältnis zwischen Lastkraftwagen und Eisenbahn gar nicht von Gleichartigkeit der Erzeugnisse und Vergleichbarkeit der Produktionsverhältnisse gesprochen werden kann⁽³⁾.

Die unterschiedlichen Belastungen der Verkehrsträger und die herrschende Wettbewerbssituation zwingen dazu, zu überprüfen, ob die bestehenden verkehrspolitischen Grundsätze ausreichen zur Aufrechterhaltung der Einheit im Verkehrswesen und wie weit der Straßenverkehr die ihm anzulastenden Kosten wirklich trägt. Allerdings führten dann diese Untersuchungen besonders in Deutschland zu der im Grunde doch sehr unfruchtbaren Diskussion um die Frage der Verzinsung des im Straßenbau investierten Kapitals.

Über eines muß man sich völlig klar sein: Anders als durch verkehrspolitische Eingriffe über den Weg strenger Reglementierung gerade im Straßenverkehr kann die Einheit im deutschen Verkehrswesen nicht erhalten werden. Ein anderer Weg ist nicht möglich. Es kann in dem Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung auch für den Straßenverkehr nur ein System

(1) Pirath schätzt die Wettbewerbsgrenze zwischen Lkw und Bahn bei der in der Praxis üblichen Auslastung (80 % beim Lkw und 50 % bei der Bahn) etwa bei 80 km. C. Pirath, Das Selbstkostenproblem Schiene - Straße, in Schiene und Straße 1953, S. 50.

(2) W. Röpke, die Abstimmung von Schiene und Straße, Der Volkswirt 18/1954, S. 10. Auf S. 11 heißt es dort: "wie die natürliche Grenze zwischen Schiene und Straße verläuft, kann mit Genauigkeit nur durch den Markt selber entschieden werden....". Andererseits räumt R. ein, S. 19, daß der Arbeitsteilung "durch die Verkehrspolitik zum Durchbruch zu verhelfen ist".

(3) Vgl. hierzu H. Stecken, Die Problematik des Selbstkostenausgleichs im Verkehrswesen und seine Bedeutung für die Transportpreisgestaltung. Marburger Dissertation 1951.

der "gebundenen Freiheit" geben⁽¹⁾. Ob aber bei der jetzigen Regelung dem Straßenverkehr wirklich die letzte Gerechtigkeit widerfährt, mag angesichts des durch eine kaum überzeugungs=kräftige Zinsrechnung ermittelten jährlichen Milliardendefizits des Güterkraftverkehrs und der falschen Beurteilung der Situation in der Vergangenheit doch etwas zweifelhaft erscheinen.

Man beschreitet heute in Deutschland praktisch den Weg, dem Kraftverkehr stärkere Fesseln anzulegen. Beschränkungen in den Ausmaßen der Fahrzeuge, Konzessionierung und schärfere Kontingentierung sind neben der Beibehaltung der Kopplung des Tarifs an den DEGT die einzelnen Maßnahmen. Gleichzeitig soll der Werkfernverkehr auf ein zu rechtfertigendes Maß eingeschränkt werden.

Die Situation ist in den anderen europäischen Ländern im Ergebnis, jedenfalls teilweise, der deutschen nicht unähnlich. Hier wie dort ist die Koordinierung der Verkehrsträger - gebrauchen wir diesen Begriff, der sich nun einmal eingebürgert hat - notwendige Voraussetzung für die Aufrechterhaltung der Ordnung im Verkehrswesen. Und wie könnte der Straßenverkehr in ein supranationales Verkehrssystem eingegliedert werden, wenn seine Eingliederung in den nationalen Bereichen nicht gelungen ist.

In Österreich ist der behördlich festgesetzte Tarif nicht an den der Bahn gebunden, es besteht aber wie in Deutschland keine Orientierung nach den Selbstkosten. Im übrigen ist man den gleichen Weg einer strengen Reglementierung und stärkeren Belastung des Straßenverkehrs gegangen mit dem Ziel, der Schiene bessere Wettbewerbsbedingungen zu sichern und wieder stärker das Prinzip der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung zu verfolgen, nachdem man sich hiervon in den ersten Nachkriegsjahren etwas entfernt hatte.

Auch Belgien hat bereits 1936 ein sehr strenges Konzessionierungssystem eingeführt. Da es seitdem nicht geändert wurde, ist in der Entwicklung des gewerblichen Kraftverkehrs eine Stagnation eingetreten, was aber gleichzeitig die Ursache für ein starkes Anschwellen des Werkverkehrs war. Beim Tarif handelt es sich um behördlich festgesetzte und überwachte Höchstpreise, die auf den Selbstkosten beruhen.

(1) O. Most, Einige Betrachtungen zum Thema: Freiheit und Bindung in der Verkehrswirtschaft, Schiene und Straße 1953, S.40.

In Frankreich wurden gesetzliche Regelungen getroffen mit dem Ziel, der wachsenden Abwanderung der einträglichen Transporte höherwertiger Güter von der Schiene auf die Straße zu begegnen. Gegenüber der Regelung von 1938 ist ein schärferes Konzessions- und Kontingentierungssystem eingeführt worden. Hinsichtlich der Preisgestaltung ist jedoch dem Gewerbe ein größerer Spielraum belassen.

Gleichzeitig ging man aber im Rahmen der koordinierenden Maßnahmen - im deutlichen Gegensatz vor allem zur Entwicklung in Deutschland - auch den Weg einer weitgehenden Umformung des Eisenbahngütertarifsystems.

In der Schweiz führte ein Volksentscheid 1951 zur Aufhebung der bis dahin geltenden Autotransportordnung, die im wesentlichen eine stärkere Reglementierung für den gewerblichen Straßenverkehr zum Inhalt hatte. Praktisch bestand damit völlige Wettbewerbsfreiheit für den Güterfernverkehr. Um jedoch ruhmlosem Wettbewerb von vornherein entgegenzutreten, kam es zu einer freiwilligen Wettbewerbsbeschränkung. Die SBB, der Treuhandverband für das Auto-Transportgewerbe (TAG) und die Gemeinschaft für den Überlandverkehr schlossen sich zum schweizerischen Güterverkehrsverband zusammen. Die Teilnehmer verpflichteten sich, auf eine Kapazitätserweiterung zu verzichten, der TAG schuf eine Tarifordnung, die einzuhalten sich alle dem TAG angeschlossenen Unternehmer verpflichteten.

Eine besondere Situation ist in Italien festzustellen. Die Anlage des Eisenbahnnetzes bringt es mit sich, daß dem Lastkraftwagen in vielen Gegenden als dem einzigen Transportmittel eine weitaus größere Bedeutung zukommt. In vielen Relationen besteht kein Wettbewerb zwischen Schiene und Straße, in anderen sind die Bahnverhältnisse außerordentlich schlecht. Der Straßenverkehr erfüllt in vielen Gebieten bedeutende Verkehrsfunktionen sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr⁽¹⁾. Das mag die Ursache dafür sein, daß in Italien keinerlei Bindungen, auch in tarifarischer Hinsicht, für das Güterkraftverkehrsgewerbe bestehen. Andererseits macht sich aber auch ein zunehmender Wettbewerb Schiene - Straße bemerkbar. Aus einer grundsätzlich anderen verkehrswirtschaftlichen Situation heraus - nicht zuletzt auf Grund der geographischen Bedingungen - hat man jedoch an der bestehenden Regelung nichts geändert und nimmt

(1) Nach einer Denkschrift der Vereinigung der italienischen Automobilindustrie betrugen 1939 die Autotransporte r. 50 % der Bahntransporte; bereits 120 % aber im Jahre 1951.

Die wichtigsten Bestimmungen für den Güterkraftverkehr in den westeuropäischen Ländern und in den USA

	Land	Bestehen festgesetzte Tarife?	Art des Tarifes	Berührt der Tarif auf Selbstk.??	Überwachung der Tarife?	Besteht ein Koord. Gesetz?	Konzess. oder Konting.?	Deckung d. Straßenk.d. Gebühren?	Bemerkungen
1)	Deutschland	ja	Festpreise RKT = DEGT	nein	BA für Gü- terfernverh	ja	Konzess.u. Kontingent.	ja	Werkv.frei stärk.steu. Bel.geplant
2)	Österreich	ja	Festpreise	nein	Behördliche Überwachung	ja	keine Kont. f.Konz.Best. d.Gewerbeo.	ja	Werkverkehr anzeigepflichtig
3)	Belgien	ja	Höchstpreise	ja, jedoch Berücks. d. Wettbew.	Behördl. Überwachung	ja	Konzess.	ja	Sonderst. z.Schutz d. Bahn
4)	Frankreich	ja	Basistarif m.Zu-oder Abschlägen	ja	Kontrolle d.regionale Berufsgrupp.	ja	Konz.u.Kont. Stichtag 21.4.34	ja	Werkverkehr frei
5)	Schweiz	nein, freiw. Tarif- Konvention	Mindest- Tarif	ja, Ber.d. Eisenbahn- tarife	Selbstkontroll. durch TAG	nein	frei w. Ver- zicht auf Kap.-Erweit.	ja	Werkverkehr frei
6)	Italien	nein	frei	-	-	nein	ledigl.Li= zenz f.jed. Fahrzeug	ja, aber keine zweck- gebKfz-St.	keine Unter- scheidungs- pflicht für Werkverkeh.
7)	Niederlande	ja	Inl.Höchst- Intern.V. Mindestpr.	ja, Ber. des Wettbew.	Behördl. Kontrolle	Ges.f.Gü- terverk.a. der Straße	Konz.;Kont. d.Beschäfti- gungsmenge	ja	Eintragungs- pflicht für Werkverkehr
8)	USA	behördl. genehmigte Tarife	keine all- gemein verb. Regelung	ja, Ber.d. Eisenbahn- tarife	ICC	ja	keine Kont. Genehmig.- Zwang	ja, keine Zweckbindg. d.Abgaben	Werkverkehr frei

Quelle: Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft für den Güterfernverkehr.

vgl. auch: D. Wersche, Regelung des Güterkraftverkehrs in der Bundesrepublik, den westeuropäischen Ländern und den USA - verkehrspolitische Auswirkungen. Bundesbahn 3/1955, S.152-165

Die Übersicht betrifft den Fernverkehr.

die trotz angehobener Tarife immer noch beträchtlichen Fehlbeträge bei den Staatsbahnen in Kauf.

In den Niederlanden schließlich gilt für alle Verkehrsträger, also auch für die Eisenbahn, der Grundsatz der Freiheit. Wegen der Lastkraftwagenkonkurrenz wurde 1934 für die Bahn das Prinzip der Tarifgleichheit aufgehoben. Auf Grund der besonderen Verkehrsverhältnisse ist der Anteil des Kraftverkehrs am Gesamtverkehr auch in den Niederlanden recht stark (1952 nach beförderten Gütern 46,4% gegen 15,6% der Eisenbahn; nach tkm dagegen 16,6 : 31,0%)⁽¹⁾. Entsprechend der Bedeutung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs gibt es einen besonderen internationalen Tarif, zudem einen besonderen deutsch-niederländischen Straßengütertarif. Eine Besonderheit im Wettbewerb Schiene-Straße besteht im Grundsatz der Haus-Haus-Tarifierung bei der Bahn; der Rolldienst wird durch ein den NS angegliedertes Speditionsunternehmen durchgeführt.

Es mag noch ein kurzer Hinweis auf die Situation in den Vereinigten Staaten angebracht sein. Durch das Fehlen von Eisenbahnnebenstrecken führte die Verkehrsnot in den landwirtschaftlichen Gebieten zu einer starken Entwicklung des Kraftverkehrs. Die Entwicklung brachte eine weitgehende Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße. Bis 1935 gab es keine das Wettbewerbsverhältnis der Verkehrsträger regelnden Vorschriften. Die 1935 verabschiedete Motors Carriers-Act brachte Vorschriften über Tarifveröffentlichung, Genehmigungszwang bei Verkehren über eine Staatsgrenze und Buchführungspflicht⁽²⁾.

Das wesentliche Ergebnis der Untersuchung ist folgende Erkenntnis: In jedem Land kam man auf Grund verschiedener Bedingungen zu jeweils anderen Lösungen bei der Einordnung des Lastkraftwagens in das Verkehrssystem. Überall gleich ist lediglich der Grundsatz der Freiheit des dem gewerbsmäßigen Güterverkehr gegenüberstehenden privaten Werkverkehrs und das Prinzip der Deckung der Straßenkosten durch die Benutzung in Form von Abgaben, wobei allerdings keinesfalls Gleichheit der Methoden herrscht. Verschieden dagegen sind die Prinzipien, die den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern regeln sollen. Besonders in Deutschland, Österreich und Frankreich liegt ihnen der gemeinsame Gedanke einer Beschränkung des Güterkraftverkehrs zugunster

(1) A. Günther, Die Verkehrs- und Tarifpolitik der Niederländischen Eisenbahnen; Internat. Archiv f. Verkehrswesen 1/1954, S. 9

(2) Vgl. Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, Schriftenreihe "Die Bundesbahn", Folge 2, S. 257 ff.

einer Verbesserung der Situation der Eisenbahn zugrunde. Doch auch dabei werden verschiedene Wege beschritten. Man muß bei Berücksichtigung der verschiedenen verkehrspolitischen Grundsätze zu dem Schluß kommen, daß eine Angleichung der koordinierenden Maßnahmen auf europäischer Ebene nicht möglich ist. Es fallen dem Lkw in den einzelnen Ländern teils andere Aufgaben zu, teils herrschen andere Wettbewerbsbedingungen. Damit lassen sich notwendigerweise für eine großräumige Regelung nur wenig Gemeinsamkeiten finden, mögen sie im Formalen teilweise bestehen. Man wird sich deshalb fernhalten müssen von dem Versuch, einheitliche Bedingungen für den gesamten Straßenverkehr in allen Ländern schaffen zu wollen. Es wird lediglich notwendig sein, im Rahmen bilateraler Verträge oder auch einer multilateralen Regelung gemeinsame Voraussetzungen für solche Verkehre zu schaffen, die mehrere Länder berühren.

2) Die Rechtslage im internationalen Straßenverkehr.

Nach den überall herrschenden Vorschriften ist die Güter- und Personenbeförderung in fremden Ländern nur möglich im Rahmen der dort geltenden Bestimmungen. Damit soll eine Störung der binnenländischen Verkehrsordnung beim Auftreten ausländischer Verkehrsträger verhindert werden. (Dieses Problem begegnet uns außer im Straßenverkehr in viel stärkerem Umfange im Wasserstraßenverkehr). In Deutschland müssen z.B. die Sondervorschriften des Güterfernverkehrsgesetzes und Personenbeförderungsgesetzes berücksichtigt werden. Der Umfang der Güterbeförderung durch Ausländer wird bestimmt durch die Vorschriften des Verkehrsministers. In jedem Land sind die besonderen Anforderungen, die an Fahrzeug und Fahrzeugführer gestellt werden, zu beachten; das nationale Recht gilt gleichfalls für Ausländer. Hinsichtlich der steuerlichen Heranziehung entstehen Sonderprobleme.

Derartige Schwierigkeiten erschweren natürlich den internationalen Straßenverkehr, vor allem den gewerbsmäßig betriebenen Güterfernverkehr.

Eine internationale Regelung muß deshalb in folgenden Bereichen durchgeführt werden:

- a) Vereinheitlichung der allgemeinen Rechtsvorschriften und der technisch-rechtlichen Sonderfragen. In technischer Hinsicht Schaffung einheitlicher Bedingungen, denen die Fahrzeuge

entsprechen müssen. Man muß hier ebenfalls die wechselseitige Anerkennung der Fahrzeug- und Fahrerpapiere sowie Zollformalitäten und Haftpflichtbestimmungen nennen.

So unbedeutend diese Punkte auch erscheinen mögen, so wichtig sind sie doch für die Abwicklung eines internationalen Straßenverkehrs.

- b) Schaffung multilateraler Abkommen über gewisse finanzielle Fragen, wie die Heranziehung der ausländischen Fahrzeuge zu öffentlichen Abgaben.
- c) Einigung in den besonderen verkehrspolitischen Fragen, wie Verkehrsfreiheit im Inland (Cabotage), Freiheit des Straßendurchgangsverkehrs (Transit) und die sich daraus ergebenden Probleme der Abstimmung mit den übrigen Verkehrsmitteln.
- d) Schließlich Klärung der außerordentlich unübersichtlichen Frachtenlage im grenzüberschreitenden Verkehr. Solange nicht feste Tarife bzw. Mindesttarife für die grenzüberschreitenden Verkehre in allen Ländern bestehen, kann an eine Intensivierung des internationalen Straßengüterverkehrs gar nicht gedacht werden.

Die letzte Frage wird besonders aktuell im Hinblick auf die Verkehrsbestimmungen der Montanunion.

Schwierigkeiten ergeben sich besonders in Deutschland durch die Bindung des RKT an den Eisenbahngütertarif. So findet z.B. im internationalen Verkehr von Saar/Lothringen nach Süddeutschland eine Unterbietung der Bahn durch den Lkw bei bestimmten Transporten statt, da verbindliche Tarife für die ausländische Strecke bis zur Grenze nicht bestehen und praktisch für den gesamten Transport nur der RKT-Satz für die deutsche Teilstrecke verlangt zu werden braucht. In vielen anderen Relationen sind die Verhältnisse nicht anders.

Diese Entwicklung muß aber dazu führen, den internationalen Verkehr durch administrative Maßnahmen zu hemmen, um derartige Unterbietungen auszuschalten. Es liegt letztlich im Interesse einer Förderung des internationalen Güterverkehrs auf der Straße, wenn verbindliche internationale Tarife für solche Verkehre in Abstimmung mit den jeweiligen nationalen Tarifen eingeführt werden.

Besonders günstige Voraussetzungen führten zu einer Angleichung der Bedingungen in einem zwar kleinen, aber relativ wichtigen

Zweig des internationalen Güterkraftverkehrs. Unter dem Protektorat der IRU konnte Anfang 1955 durch Zusammenfassung der zunächst auf nationaler Ebene gegründeten Dienste in Deutschland, Belgien, Frankreich, Österreich, Spanien, in der Schweiz und in den Niederlanden (späterer Anschluß von Dänemark und Italien) in der "Transfrigoroute Europe" in Basel ein europäischer Straßenkühlring gebildet werden. Neben der Hebung der Wirtschaftlichkeit dieser Dienste war ein wesentliches Ziel die Erstellung einheitlicher Tarife, Beförderungs- und Haftungsbedingungen.

In einzelnen, die Rechtslage betreffenden Punkten und Fragen formaler Natur bestehen bereits internationale Regelungen. Das erste internationale Abkommen datiert aus dem Jahre 1909. Es legte bereits bestimmte Anforderungen für Fahrzeuge im internationalen Verkehr fest, erwies sich aber später nicht als ausreichend.

So wurde 1926 ein revidierter Vertrag über die Mindestanforderungen an Wagen und Kraftfahrzeugführer im internationalen Verkehr sowie internationale Zulassungsscheine abgeschlossen, wodurch besonders der Fremdenverkehr - und das war auch seinerzeit das Wesentliche - gefördert wurde⁽¹⁾. Bedeutung bei den Zollformalitäten erlangten dabei die Automobilklubs durch Einführung des Zollgarantieverfahrens.

Nach Kriegsschluß mußte aber vor allem der Lastkraftwagen stärker berücksichtigt werden.

Hier brachte das im Rahmen der UNO abgeschlossene Abkommen über den Straßenverkehr von 1949 eine Vereinheitlichung des Straßenverkehrsrechts. Es wurde für den grenzüberschreitenden Verkehr weitgehende Übereinstimmung hinsichtlich der Definierung der Begriffe (Kennzeichen, Geschwindigkeit, Führerschein usw.) erzielt. Gleichzeitig wurde eine dringend erforderliche Einigung hinsichtlich der Höchstabmessungen für Lastkraftwagen mit 18 m Gesamtlänge und 32 Tonnen Gesamtlastgewicht für den gesamten Zug erzielt; Maße, die bekanntlich im Rahmen der neuen deutschen Gesetzgebung erheblich unterschritten werden - zweifellos nicht zuletzt auch mit dem Gedanken der Abwehr der ausländischen Lkw-Konkurrenz. Leider verliert durch diese deutsche Maßnahme die internationale Abmachung erheblich an Wert.

(1) Vgl. W. Hausteil, a.a.O., S. 82 ff.

Eine Verkehrsfreiheit ließ sich dagegen nicht vereinbaren. Eine bereits 1931 durchgeführte Völkerbundskonferenz über die Freiheit des Transits im gewerblichen Güterstraßenverkehr scheiterte. Diese Konferenz führte aber zu einer Reihe anderer Abmachungen, so zur Konvention über die Vereinheitlichung der Verkehrszeichen.

Die Arbeit der Europäischen Wirtschaftskommission brachte 1947 in Genf den Abschluß eines internationalen Rahmenabkommens über die Freiheit der Straße. Ein verbindliches multilaterales Abkommen kam aber nicht zustande. So muß sich die Transitfreiheit gegenseitig in bilateralen Vereinbarungen zugesichert werden. Nach Ansicht der meisten Staaten, außer den Niederlanden, kann für den internationalen Verkehr dann keine Freiheit bestehen, wenn der nationale Verkehr reglementiert bleibt. Kein Staat will in die mit der Transitfreiheit verbundene teilweise Aufgabe der Kontrolle des innerstaatlichen Verkehrs einwilligen.

Es gelang auch im Falle des Straßenverkehrs keine Einigung über die Errichtung einer internationalen Behörde, die über die Zulassung zum internationalen Verkehr entscheiden sollte. Ein neues Abkommen der ECE von 1954 klärte lediglich die Zulassungsbestimmungen. Die Frage der Zulassung selbst blieb damit den nationalen Gesetzgebern vorbehalten. In der Praxis stellt man sich im Rahmen zweiseitiger Verträge eine Reihe von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Verkehr zur Verfügung. Eine Regelung der Frage des Transits kam überhaupt nicht zustande.

Die internationale Organisation des Güterverkehrs, die Union Internationale des Transports Routiers, 1948 gegründet, konnte sich in diese Verhandlungen einschalten und zur Regelung organisatorischer und rechtlicher Fragen beitragen. Es gelang aber auch ihr nicht, rein materiell günstigere Bedingungen für einen stärkeren Güterkraftverkehr auf der Straße zu erreichen.

Zweifellos sind die erzielten Ergebnisse recht bescheiden. Wir dürfen aber nicht die zunächst noch verhältnismäßig geringe Bedeutung des internationalen Güterstraßenverkehrs vergessen.

Ein Bild, welche Bedeutung der grenzüberschreitende Güterstraßenverkehr überhaupt hat, vermittelt eine Statistik über den internationalen Straßenverkehr in Deutschland.

Internationaler Straßenverkehr in Deutschland.
(Beförderte Gütermengen in Tonnen).

	Eingang	Ausgang	Zusammen	Dazu Durchfuhr
1949	130.479	319.575	450.054	97.132
1950	473.214	467.602	940.816	73.879
1951	495.558	657.695	1.153.253	52.050
1952	736.536	639.272	1.375.808	47.843
1953	1.357.900	862.800	2.220.700	61.900
1954	2.034.600	1.249.100	3.283.700	85.800
1955	2.671.300	1.519.400	4.190.700	90.800

Quelle: Mitgeteilt von der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr nach statistischen Übersichten des BVM.

Immerhin haben 1955 im Durchschnitt täglich je 1.000 lkw die Grenzen des Bundesgebietes in beiden Richtungen passiert (376.300 eingefahrene und 368.600 ausgefahrene Lkw im Jahr). Der Anteil des Straßenverkehrs beim Transport der deutschen Außenhandelsgüter stellt sich wie folgt:

1950	1951	1952	1953	1954
1,37 %	1,39 %	1,47 %	2,33 %	3,20 %

Eine Vermehrung der gegenwärtig im internationalen Verkehr zugelassenen Fahrzeuge und des Umfangs der Transporte läßt sich nur im Rahmen der nationalen Gesetzgebung ermöglichen, jedenfalls solange, wie die Verschiedenheit der nationalen Märkte für die meisten Waren, die Ungleichheiten in der Währungs- und Preispolitik das Vorhandensein bestimmter, voneinander möglicherweise abweichender verkehrspolitische Grundsätze erforderlich macht.

3) Die Europa-Straßen.

Ein letztes Wort soll zu den Europa-Straßen gesagt werden. Bereits 1948 wurde die Internationale Straßenliga (International Road Federation) zur Förderung des Straßenbaus gegründet⁽¹⁾.

Der Gedanke eines weitverzweigten zusammenhängenden Netzes ist zweifellos bestechend, aber gemessen an der Bedeutung des internationalen und nationalen Straßengüterverkehrs kann kein Zweifel darüber bestehen, daß Notwendigkeit und Dringlichkeit beim Bau der sogenannten Europa-Straßen, die für Gesamteuropa in einer Länge von 48.000 km projektiert sind, beurteilt werden muß nach der wirtschaftlichen Funktion dieser Verkehrswege für

(1) Vgl. hierzu R. Feindler, Internationaler Straßenverkehr - Stand und Fortschritte; S. 28 ff.

den nationalen Binnenverkehr. In der Realität liegen ohnehin die meisten der bedeutenden nationalen Hauptstrecken auch im Zuge verkehrsreicher internationaler Routen. Im Vordergrund bei allen Planungen muß der nationale Verkehr stehen. Ein Beispiel verdeutlicht dies. Der Bau von Autobahnen in Jugoslawien ist in erster Linie notwendig, weil der Straßenzustand dort an sich schlecht ist, aber nicht, weil eine Autobahn London-Konstantinopel vordringlich ist.

Globalplanungen für ein europäisches Netz können nicht in erster Linie maßgeblich sein beim nationalen Straßenbau. Zunächst kann es sich nur darum handeln, in besonders verkehrsstarken Gebieten die Straßenverhältnisse zu verbessern. Handelt es sich um binnenländische Gebiete, so sind die einzelstaatlichen Verwaltungen verantwortlich; handelt es sich um grenzüberschreitende Strecken, so wird das Verfahren der zweiseitigen Abstimmung am zweckmäßigsten sein, so wie es beispielsweise zwischen Deutschland einerseits und Belgien, den Niederlanden und der Schweiz andererseits für den Ausbau der Verbindungen Aachen-Lüttich, bzw. Oberhausen-Arnheim, bzw. Bruchsal-Basel geschieht. Es ist wichtig, auf regionaler Basis in den wichtigsten grenzüberschreitenden Relationen die Verbindungen auszubauen. Langfristig wird hierdurch auch der Ausbau der internationalen Verbindungen gefördert.

Man darf bei alledem nicht vergessen, daß letztlich die Bedeutung der Europa-Straßen weit mehr in der Förderung der Auto-Touristik liegt, wenngleich natürlich auch der Güterfernverkehr von einem zügig ausgebauten Netz profitieren würde.

Im Hinblick auf die Finanzierung solcher Straßenprojekte ist die Berücksichtigung der nationalen Erfordernisse weit wichtiger, weil bisher keine Pläne für eine internationale Finanzierungsorganisation verwirklicht werden konnten. So der Plan der Konferenz der Europäischen Verkehrsminister, einen Fonds zur Errichtung von Mautstraßen zu bilden. Da aber besonders Deutschland aus finanzpolitischen und finanztheoretischen Erwägungen die Finanzierung des Straßenbaus durch Gebühren ablehnt, wird sich dieser Vorschlag schwer verwirklichen lassen. Unter Umständen aber wird notwendigerweise Deutschland seinen Standpunkt in dieser Hinsicht revidieren müssen. Auf jeden Fall ist die Frage des Baus von Gebührenstraßen nur aus der binnenwirtschaftlichen Situation heraus zu beantworten.

Kapitel VIII. Die Seeschifffahrt und der westeuropäische Binnenverkehr.

1) Die Seeschifffahrt in ihrer Beziehung zu einer Verkehrsintegration.

Auf den ersten Blick scheint es, als ob die wenigen Berührungspunkte zwischen der Seeschifffahrt und einer europäischen Verkehrsgemeinschaft nur von geringerer Wichtigkeit sind.

Die Weltmeere sind das Feld der Seeschifffahrt. Als bedeutendster Träger des zwischenkontinentalen Güteraustausches reicht ihre verkehrswirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Bedeutung weit über den europäischen Rahmen hinaus.

Wie es für den internationalen Handel erstrebt wird, so ist auch für die Schifffahrt die Freiheit der Betätigung das grundlegende Prinzip. Die Freiheit der Schifffahrt auf See ist ein gültiger und anerkannter Rechtsgrundsatz⁽¹⁾. Dies entspricht den Wünschen der meisten Staaten wie vor allem den Erfordernissen der täglichen Praxis im Schifffahrtsgeschäft. Letzteres ist auch der Grund, weshalb neben das Prinzip der Freiheit als weiteres Element die internationale Zusammenarbeit tritt; Zusammenarbeit auf der Ebene der Staaten in Form vertraglicher Abmachungen, dann aber im privaten Bereich der Schifffahrt selbst.

Aus bestimmten Gründen beschränkt sich freilich die Zusammenarbeit im privatwirtschaftlichen Sektor auf den Bereich der Linienschifffahrt. Die bedeutende Trampschifffahrt fällt aus der Zuständigkeit der den Wettbewerb regelnden Organe, wie sie sich die Linienschifffahrt in den Konferenzen geschaffen hat, heraus.

Es besteht im Bereich der Seeschifffahrt weder die Notwendigkeit, die internationale Zusammenarbeit durch besondere koordinierende Maßnahmen auf europäischer Ebene zu intensivieren, noch die Möglichkeit dazu, weil es keinen Weg gibt, in ihrem Bereich bei den ihr eigenen Besonderheiten in Organisation, Betriebsführung und letztlich Eigentumsverhältnissen die Wettbewerbsverhältnisse in anderer Form zu regeln.

Dennoch ergeben sich eine Reihe von Beziehungspunkten zwischen der Seeschifffahrt und der übrigen Verkehrswirtschaft, die etwas näher betrachtet werden müssen.

(1) Vgl. hierzu W. Haustein, a.a.O., S. 51 ff. und 122 ff.

Es besteht in bestimmten Verkehrsrelationen ein Wettbewerbsverhältnis zwischen der Seeschifffahrt und der Eisenbahn. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Transporte aus dem nordwestlichen Europa in verschiedene Mittelmeergebiete. Ausschlaggebend ist hier in den meisten Fällen die Billigkeit des Schiffstransports.

Im Bereich der Küstenschifffahrt handelt es sich um Konkurrenzverhältnisse zwischen Schifffahrt einerseits und Eisenbahn, aber auch Lastkraftwagen, andererseits. Hier muß im Prinzip das bereits für die Hochseeschifffahrt Gesagte Gültigkeit haben, jedoch besteht eine echte europäische Aufgabe darin, die rechtlichen Grundlagen der Frage der Cabotage innerhalb der Küstenschifffahrt den Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu regeln.

Der weitaus wichtigste Komplex aber ist die europäische Seehafenfrage. Dieser Bereich ist eng mit fast allen Teilen der Verkehrswirtschaft verknüpft, denn hier wird das Sachgebiet der Seeschifffahrt in weitem Umfange verlassen.

Das Problem liegt in der gerechten Abstimmung der Verkehrsinteressen der verschiedenen Häfen, wobei zunächst die Belange der Wirtschaft, dann natürlich auch die der einzelnen binnenländischen Verkehrsträger, weitgehend berücksichtigt werden müssen. Im Vordergrund steht der Gedanke, einen ruinösen Konkurrenzkampf zwischen den Verkehrsträgern - wozu auch die Seehäfen zählen - auszuschalten, aber dabei dennoch die Elemente eines gesunden Wettbewerbs nicht verkümmern zu lassen.

Von der Seite der Seeschifffahrt dürfen allerdings bewußt regelnde Eingriffe nicht erwartet werden, weil eine Beeinflussung der Frachtraten, die bei der Trampschifffahrt ohnehin ständigen Schwankungen unterliegen, nicht durchzuführen ist. So scheidet dieser Faktor bei der Hafenwahl aus⁽¹⁾. Die Hafenkosten selbst sind in ihrer absoluten Höhe zu gering, um die Gesamttransportkosten nachhaltig zu beeinflussen. Ein ordnendes Eingreifen, das im binnenländischen Bereich der Verkehrswirtschaft ansetzen muß, wird hier zur entscheidenden Aufgabe und Vorbedingung für eine gemeinsame europäische Seehafenpolitik.

(1) In der Reihe der Häfen Hamburg-Antwerpen kann dieses Moment schon nicht wirksam werden, weil für diese Hafenplätze im allgemeinen gleiche Konferenzraten bestehen. Es ist von jeher ein Grundsatz gewesen, die Frachten von den großen nordwesteuropäischen Häfen - jedem Land wurden in der Regel zwei Basishäfen zugebilligt - unabhängig von der Länge des Seeweges einander gleichzusetzen.

Trotz des starken Übergreifens der mit dem Problem der Seehäfen zusammenhängenden Fragen in die Bereiche von Binnenschifffahrt und Eisenbahn, erscheint es methodisch gerechtfertigt, den Komplex der Seehafenfrage an dieser Stelle zu behandeln.

2) Die Konkurrenz zwischen Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt und Eisenbahn im europäischen Binnenverkehr.

Es gibt im europäischen Binnenhandel auch ein direktes Wettbewerbsverhältnis zwischen Seeschiff und Eisenbahn. Es erfolgt heute eine weitgehende Bedienung der südeuropäischen Länder mit Waren aus Nordwesteuropa durch die Seeschifffahrt. Für diesen Handel ist die Lenkung der Verkehrsströme durch eine entsprechende Tarifpolitik nur schwer möglich. Infolge der Billigkeit von Binnenschiffs- und Seeschiffstransport wird beispielsweise Ruhrkoks zu einem größeren Teil auf dem Wasserweg nach Italien befördert, wenngleich auch größere Mengen zu besonderen im Rahmen der Verbandstarife erstellten Sätzen auf dem Bahnweg befördert werden.

Generell läßt sich folgende grobe Faustregel aufstellen: Für die Wettbewerbsgebiete Italien, hier vor allem Süditalien, Jugoslawien, Griechenland und die Türkei spricht die Zeitkomponente für den Bahntransport, da der Seetransport länger dauert. Ist dagegen die Transportkostenkomponente entscheidend, wenn also bei richtiger Terminwahl die längere Transportdauer in Kauf genommen werden kann, dann wird man den billigeren Seeweg vorziehen.

Folgendes Beispiel zeigt die Transportkostenbelastung beim Transport von Telefongerät (Verteilerkästen; per 1.000 kg) von Braunschweig nach Athen:

<u>Eisenbahnfracht</u> ⁽¹⁾ Braunschweig-Athen (2.803 km)	301,60 DM
(10 t; G-Wagen)	

Seeweg:

Bahnfracht Braunschweig-Hamburg (182km)	20,35 DM
Fracht Hamburg-Piräus (Konferenzrate; Liner Terms)	84,84 "
Bahnfracht Piräus-Athen (10km)	1,42 "
	106,61 DM

Ø Beförderungsdauer B.Hgbf.-Athen	:	5 Tage
Ø " B.-Hamburg-Piräus-Athen	:	ca. 3 Wochen
		(je nach Route)

(1) Die Sätze werden durch Anwendung des Deutsch-Jugoslawischen (Artikeltarif 1/101) bzw. Jugoslawisch-Griechischen Eisenbahngütertarifs in Schweizer Rappen erstellt; diese Tarife enthalten gewisse Frachtkürzungen und bieten vor allem den Vorteil des günstigsten Leitungsweges.

In verschiedenen Verkehrsbeziehungen scheidet auch die Binnenschifffahrt als ernsthafter Konkurrent aus. Rumänisches Getreide wurde stets auf dem Seeweg billiger befördert als auf dem gebrochenen Binnenschiff-Eisenbahnweg. Es muß dabei auch an die technischen Schwierigkeiten des Donauweges bei sehr großen Transportmengen erinnert werden.

Aufschluß gibt hierüber folgende Tabelle:

Güterverkehr zwischen Deutschland und den Donauländern
(Ungarn, Rumänien, Jugoslawien, Bulgarien) 1934-37.

Empfang	Gesamt	Eisenbahn		Donauschiff.		Seeschifffahrt	
	1.000 t	1.000 t	%	1.000 t	%	1.000 t	%
1934	1.152	434	37,7	215	18,7	503	43,6
1935	1.725	743	43,1	219	12,7	762	44,2
1936	2.181	869	39,8	311	14,2	1.002	45,9
1937	3.258	1.387	42,6	957	29,4	914	28,1
Versand							
1934	491	191	38,9	222	45,2	78	15,9
1935	804	477	59,3	247	30,7	80	10,0
1936	1.052	573	54,5	300	28,5	179	17,0
1937	1.203	653	54,3	297	24,7	253	21,0

Quelle: H. Groß, Die Möglichkeiten des heutigen Südosthandels unter besonderer Berücksichtigung des Donauverkehrs; Regensburg 1953, S.25.

Von großer Bedeutung für den innerkontinentalen Verkehr ist auch die Küstenschifffahrt⁽¹⁾.

Es besteht allerdings ein starkes Bestreben der Einzelstaaten, die eigenen Flotten gegen den Wettbewerb der fremden Flotten zu schützen. Es gilt hier das Prinzip der Cabotage, nach dem in den Küstengewässern die Schifffahrt der eigenen Flotte vorbehalten bleibt. Die Praxis im Schifffahrtsgeschäft läßt es aber besonders wünschenswert erscheinen, sich gegenseitig auf Grund besonderer Verträge das ungehinderte Betreiben von Schifffahrtsgeschäften in den eigenen bzw. fremden Gewässern zuzugestehen. Früher bestanden solche Verträge z.B. zwischen Belgien, Schweden, Dänemark, Großbritannien und den Niederlanden sowie Deutschland. Es erscheint notwendig, im Interesse einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse derartige Verträge wieder zu erneuern.

Auch bei der Küstenschifffahrt begegnet uns das Moment der Konkurrenz mit der Eisenbahn. In vielen Relationen jedoch, beson-

(1) So beförderte beispielsweise die deutsche Küstenschiffsflotte im Jahre 1955 im reinen Inlandsverkehr nur 0,7 Mio t (1936 : 1,6), dagegen im europäischen Seenahverkehr r.6,3 Mio t (1936 : 2,0). Nach Handelsblatt v. 11.1.1956.

ders wo Fluß-Seeverbindungen bestehen, wird der Schiffstransport seine Anziehungskraft behalten und durch Einführung von Direktdiensten noch verstärken, zumal, wenn es den zeitlichen Vorsprung der Eisenbahn zu verringern gilt.

Ein Beispiel, das Eisenbahn- und Schiffstransport gegenüberstellt, soll für verschiedene französische Küstenplätze durchgerechnet werden:

Transportkosten für Schiffbaueisen (Klasse D) von Duisburg/Dortmund nach verschiedenen franz.Häfen.(je 1.000 kg; in DM)

1) Eisenbahnfracht:			
Dortm.-St.Nazaire	Dortm.-Lorient	Duisb.-St.Nazaire	Duisb.-Lorie
96,08	103,12	91,18	98,22
2) Fracht für Rheinseeweg (mit Umladung in Rotterdam)			
.	.	30,00	33,00
3) Fracht für Bahnweg ab 1.5.56 nach durchger.Montantarif ⁽¹⁾			
85,69	87,76	80,69	82,76

Es handelt sich hier um echte Wettbewerbsvorteile. Verkehrsdirigistische Eingriffe nur zum Zwecke der Umlenkung dieser Verkehrsströme erscheinen daher nicht gerechtfertigt.

Es muß aber dennoch - wie das obige Beispiel schon andeutet - mit der Möglichkeit einer erheblichen Verschiebung der bestehenden Konkurrenzverhältnisse Seeschiff-Eisenbahn bei Einführung weiterer direkter Tarife gerechnet werden. Eine die Gesamtentfernung berücksichtigende Tarifbildung mit entsprechender Degression in den Tarifsätzen wird eine Senkung der Transportkosten gerade in den weiteren Entfernungen mit sich bringen. Betrachten wir die Länder der Montanunion und unterstellen eine Teilnahme der Schweiz, so ist es offenkundig, daß die Wahl des Bahnwegs nach Italien nicht nur von der Zeitseite, sondern auch von der Kostenkomponente her attraktiver gemacht werden kann.

3) Allgemeine Probleme der europäischen Seehäfen.

Eine Betrachtung der europäischen Seehäfen und ihrer Probleme, vor allem in Bezug auf die Reihe der Seehäfen von Hamburg bis Antwerpen, wirft besondere Fragen auf.

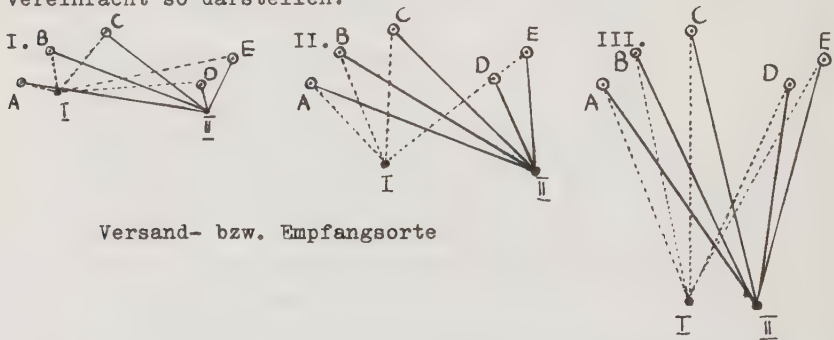
Jedoch ist der Gesichtswinkel der Betrachtung der absoluten Standorte der Seehäfen selbst, ihrer Fazilitäten und der geographischen Lage allein zu eng. Wir müssen die Seehäfen in

(1) Sätze der für diesen Tarif geltenden 20-t-Hauptklasse.

erster Linie betrachten als die großen Verkehrsknotenpunkte am Ausgang bzw. Eingang von Industriegebieten, und zwar - was die Angelegenheit kompliziert - im wesentlichen der gleichen Industriegebiete, mit einem in beiden Richtungen starken Verkehrsbedarf über die nasse Grenze hinaus.

Je größer die Entfernung und damit der Transportweg ist, um so größer wird auch für die einzelnen binnenländischen Standorte die Auswahlmöglichkeit zwischen verschiedenen Verschiffungspunkten.

Lassen wir die transportkostenmäßig verschiedene Gewichtung von Binnenschiff-, Eisenbahn- und Lastkraftwagentransport einmal außer acht, dann ließe sich das Gesagte graphisch vereinfacht so darstellen:



Versand- bzw. Empfangsorte

kurze Entfernung

mittlere Entfernung

große Entfernung

In der Realität existieren aber eine ganze Reihe von Faktoren, durch die die kilometrisch annähernd gleichen Entfernungen kostenmäßig verschieden gewichtet werden. Es entstehen also Transportkostendifferenzen.

Beier nennt folgende die Wettbewerbslage von Seehäfen beeinflussenden Faktoren⁽¹⁾:

- a) Die verkehrsgeographische Lage zu den überseeischen Wirtschaftsgebieten.
- b) Die verkehrsgeographische Lage zum Hinterland, von der bei normaler Tarifbildung die Höhe der binnenländischen Frachtkosten abhängig ist.
- c) Die Umschlagsentgelte und die Hafengebühren.
- d) Hafenfacilitäten verschiedener und im einzelnen unwägbarer Art.
- e) Seehafenpolitische Maßnahmen anderer als verkehrswirtschaftlicher Art."

(1) G. Beier, Praktische Erfahrungen aus der Neuordnung der Seehafentarife, Zeitschr. f. Verkehrswissenschaft 1/1955, S. 46.

Nun sind im Hauptwettbewerbsgebiet, dort, wo sich das Hinterland verschiedener Häfen schneidet, die Faktoren c und d infolge der Größe der Entfernung (hoher Anteil der reinen Transportkosten) ziemlich bedeutungslos, da die absolute Höhe der Beträge zu klein ist; a ist - von Sonderfällen abgesehen - ohne Bedeutung, da für die zur Diskussion stehenden Hafenplätze die Frachtraten gleich sind; Maßnahmen zu e ohne verkehrswirtschaftliche Nebenzwecke sind praktisch nicht bedeutend. Entscheidend ist die Gestaltung der Transportkosten auf den binnenländischen Verkehrswegen. Bei den grenzüberschreitenden Verkehren spielen dabei auch die Währungsverhältnisse eine beträchtliche Rolle.

Würden nun die Vorteile von Eisenbahnweg (Normaltarif) oder billigerem Binnenschifftransport frei durchschlagen, d.h. also eine echte Transportkostendifferenzierung zwischen verschiedenen möglichen Wegen stattfinden, dann müßte sich auch bei den einzelnen Häfen jeweils ein bestimmter Anteil am Verkehrsaufkommen herausbilden.

Zum kilometrischen Einzugsgebiet der Beneluxhäfen würden dann ein großer Teil Süddeutschlands und ein industriell wichtiges rechtsrheinisches Gebiet in Nordrhein-Westfalen gehören, obwohl, die Bahnentfernung zugrunde gelegt, Süddeutschland zum Hinterland der deutschen Nordseehäfen gehört⁽¹⁾.

Entfernung in Bahnkilometern

	Stuttgart	München	Augsburg	Nürnberg	Erlangen
Hamburg	685	797	739	623	610
Bremen	618	752	694	578	565
Amsterdam	619	857	796	698	697
Rotterdam	626	864	803	705	704
Antwerpen	591	829	768	671	670

Grenzübergänge: Kaldenkirchen und Aachen/Montzen.

Bei Berücksichtigung des gebrochenen Bahn-Wasserweges greifen die Beneluxhäfen stark in dieses Gebiet hinein. Dieser Vorgang würde sich im Zuge der Neckarkanalisation und einer Verwirklichung des R-M-D-Kanalprojekts noch verstärken.

So hatte z.B. Antwerpen tatsächlich bis zum 1. Weltkrieg für zahlreiche Ex- und Importe von und nach Süd- sowie Mitteldeutschland, von der Ruhrindustrie ganz abgesehen, ein

(1) Vgl. P. Schulz-Kiesow, Grundfragen der Integration der westeuropäischen Seehäfen, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 2/1954, S.149.

Monopol⁽¹⁾; noch im Jahre 1913 weigerten sich auch die bayerischen und badischen Eisenbahnen, der Einführung von Ausnahmetarifen zugunsten der deutschen Häfen zuzustimmen⁽²⁾.

Auf Grund der günstigen Kostenbedingungen im gebrochenen Bahn-Wasserweg stehen die Beneluxhäfen auf dem Standpunkt, daß dieser ganze Komplex in den Bereich einer völlig freien Marktwirtschaft einbezogen werden müßte⁽³⁾. Keine Behörde dürfe in die "natürlichen" Standortbedingungen der Seehäfen eingreifen. Im Wettbewerbsgebiet, d.h. überall dort, wo der gebrochene Bahn-Wasserweg nach den Beneluxhäfen billiger ist als der direkte Bahnweg (Regeltarif) nach Hamburg oder Bremen, dürften keine Seehafenausnahmetarife zulässig sein⁽⁴⁾. Sie werden nur für das sogenannte Nichtwettbewerbsgebiet zugestanden zur Förderung der abgelegenen Industriestandorte.

Derartig auf die eigenen Interessen zweckbezogene Standpunkte müssen aber geprüft werden im Hinblick auf die Interessen aller Teilnehmer.

Unbestreitbar verlangen gesamtwirtschaftliche Rücksichten eine Stärkung der Position der deutschen Seehäfen⁽⁵⁾. Es hat ohnehin eine Verschlechterung der Stellung der deutschen Seehäfen nach dem Krieg stattgefunden (s. Tabelle), nicht zuletzt infolge der Hinterlandsverluste Hamburgs.

Man unterliegt aber auch bei der Beurteilung der Seehafentarife der DB oftmals einem Irrtum. Sie müssen nämlich in erster Linie betrachtet werden als Wettbewerbsstarife gegenüber dem gebrochenen Bahn-Wasserweg. Es ist an sich nicht so sehr beabsichtigt, in die Konkurrenz der Seehäfen direkt einzugreifen, weshalb die DB im Verhältnis der deutschen Häfen zueinander die sogenannte Nullregulierung befürwortet. Es erklärt sich zwangsläufig aus dem Wettbewerbsmoment, daß diese Tarifpolitik

(1) Noch 1953 wurden mit 4,4 Mio. t Eisen- und Stahlprodukten immerhin r. 54 % der gesamten Überseeausfuhr von Erzeugnissen der europäischen Schwerindustrie der Montanunionstaaten über Antwerpen ausgeführt. Hansa 29-30/1954, S.1296.

(2) Nach Leemans, a.a.O., S.8 f.

(3) Siehe P. Schulz-Kiesow, a.a.O., S.147 f.

(4) Emden fällt als ausgesprochener Spezialhafen etwas aus dem Wettbewerb heraus, obwohl sich die Polemik, vor allem Rotterdams, auch gegen diesen Hafen richtet.

(5) So stellt Schulz-Kiesow, a.a.O. S.149, fest: "Das den deutschen Seehäfen nach Streichung der Seehafentarife in der Bundesrepublik verbleibende Hinterland wäre so gering, daß ihre Ausschaltung im sogenannten Wettbewerbsgebiet ihre völlige Verkümmern zur Folge hätte."

zu Verkehrseinbußen bei den Beneluxhäfen führt. Das bedeutet aber vom Motiv her kein direktes Eingreifen in die Hafenregulung. Im Beispiel der Konkurrenz Nord-Süd erklären sich die S-Tarife ursprünglich aus dem starken Wettbewerb der italienischen und österreichischen Eisenbahnen, die tief nach Mitteldeutschland hinein die deutschen Bahnen unterboten.

Überdies hat Schulz-Kiesow festgestellt, daß die Seehafentarife (außer dem AT 6 B 11 für Kohle und den Einfuhrtarifen 7 S 2 für Eisenerz und 14 S 1 für rohes Erdöl) sämtlich zu Frachtsätzen über Selbstkosten gefahren werden und damit wesentlicher Bestandteil im gemeinwirtschaftlichen Tarifgefüge sind⁽¹⁾.

Unter Berücksichtigung der Selbstkosten und der Verkehrsdichte sind die Tarife überhöht, was sich wettbewerbsmäßig sogar zugunsten der Binnenschifffahrt und der Beneluxhäfen auswirkt.

Ein Überblick der Entwicklung im Güterumschlag der nordkontinentalen Seehäfen zeigt folgendes Bild:

Gesamtgüterumschlag und Transitverkehr der Häfen in der Reihe Hamburg - Antwerpen (in Mio. t).

	1938		1952		1953		1954		1955	
	Ges.	Tr.	Ges.	Tr.	Ges.	Tr.	Ges.	Tr.	Ges.	Tr.
Hamburg	25,7	4,3	15,3	1,2	16,5	1,6	20,7	2,7	24,0	3,5
Bremen	9,0	0,1	9,7	0,8	9,9	0,8	9,8	0,4	12,0	0,8
Amsterdam	5,5	1,9	6,1	1,6	6,3	1,6	7,2	2,3	.	.
Rotterdam	42,4	32,3	39,8	20,0	41,0	18,9	48,8	19,8	66,2	32,9
Antwerpen	23,6	9,4	27,5	7,5	28,2	7,3	27,9	.	32,0	.

Die Zahlen sind abgerundet. (Der Wert dieser Tabelle ist insofern beschränkt, weil sich die Zusammensetzung der Güter vielfach geändert hat. Als Beispiel sei der Ölumschlag in Rotterdam angeführt: 1938: 2,9 Mio.t; 1953: 14,5 Mio.t; 1954: 19,2 Mio.t.)

Als Ergebnis ergibt sich die mehr oder minder starke Rivalität zwischen den deutschen, niederländischen und belgischen Häfen, wobei das Verhältnis der deutschen Häfen zu Antwerpen seit jeher weniger gespannt gewesen ist. Die Differenzen hängen nicht zuletzt mit den verschiedenen Binnenschifffahrtsinteressen zusammen. Das Streben der Häfen geht dahin, möglichst günstige Binnenschiffsverbindungen zum Hinterland zu besitzen. Hieraus resultieren auch erhebliche Gegensätze zwischen Antwerpen einerseits, das ursprünglich nicht an das Rheinsystem angeschlossen war, und den niederländischen Häfen andererseits.

(1) Schulz-Kiesow, a.a.O., S. 151

4) Die Grundsätze der deutschen Seehafentarifpolitik.

Die eigentliche Problematik in der Reihe Hamburg-Antwerpen liegt in einer Regelung der Rheinfrachten und einer darauf beruhenden Abstimmung der Seehafentarife der DB. Das System der deutschen Seehafentarife fußt dabei heute auf zwei Prinzipien.

Zunächst besteht der Grundsatz der Frachtgleichstellung der deutschen Häfen auf der Basis des gebrochenen Bahn/Rheinweges (vor dem Krieg auf der Basis des geschlossenen Bahnweges) nach Antwerpen bzw. Rotterdam für den Bereich des Wettbewerbsgebietes der Häfen; für das Nichtwettbewerbsgebiet gelten selbstverständlich die Seehafentarife ebenfalls⁽¹⁾.

Bei der verhältnismäßig großen Starrheit der S-Tarife und bei den stark schwankenden Rheinfrachten, wobei die grundsätzliche Schwierigkeit darin besteht, daß die Bahn den Werttarif, die Binnenschifffahrt dagegen den Mengentarif anwendet, brachte der Abschluß der Duisburger Frachtenkonvention (am 2.8.51) ein sehr wertvolles Ausgleichsmoment. Mit der DFK besteht erstmals eine Konvention über den grenzüberschreitenden Verkehr zwischen deutschen Binnenhäfen und den Rheinmündungshäfen⁽²⁾. Es konnte nun eine Synchronisierung der deutschen Seehafentarife mit den Frachtsätzen der DFK vorgenommen werden, wobei aus Gründen der Wahrung der Binnenschifffahrtsinteressen dieser ein Anreiz-, sowie ein durchschnittlicher Kleinwasserzuschlag zugebilligt wurde. Umgekehrt allerdings ist die Anpassung der Seehafentarife an die Konventionsfrachten wesentlich für das Bestehen der Konvention.

Es bestehen damit im Rahmen des für den Strombereich des Rheins geltenden Festfrachtensystems und darauf aufbauender S-Tarife keine eindeutigen Übergewichte der Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt oder der Beneluxhäfen gegenüber den deutschen Häfen und umgekehrt.

Der zweite Grundsatz betrifft das Verhältnis der deutschen Seehäfen untereinander. Es entsprach der Auffassung der Bundesbahn, in den Wettbewerb zwischen den Häfen Hamburg und Bremen nicht einzugreifen. Die natürliche Wettbewerbslage, bedingt durch den geographischen Lagevorteil Bremens (entfernungsmäßig bis zu 200 km), blieb zunächst voll erhalten, indem die durch die Entfernungen gegebenen Spannungen zwischen den Frachtsätzen

(1) Vgl. die Richtlinien des BVM vom 16.5.1951

(2) Vgl. hierzu S. 99 f. dieser Arbeit.

bei der Aufstellung der S-Tarife nicht geändert, d.h., wie Schulz-Kiesow sagt, "um "Null" verringert" wurden. Die schon erwähnten Richtlinien des BVM⁽¹⁾ kamen nun aber gleichfalls den in gewisser Hinsicht berechtigten Wünschen Hamburgs und der Seehäfen Schleswig-Holsteins nach einer bestimmten Abschwächung der Nullregulierung durch Einführung von Frachtvor- bzw. Nachteilen der einzelnen Häfen im Wege der Feststellung von Differentials von noch zu vereinbarender Höhe entgegen. Für die meisten Güter sollte dabei Hamburg der tarifbildende Hafen sein. In den Tötensener Vereinbarungen vom 18.1.52 einigte man sich auf eine Kürzung des Frachtnachteils Hamburgs gegenüber Bremen um 50 %; für typische Bremer Hafengüter, wie z.B. Baumwolle, wurde Erhaltung der Nullregulierung vereinbart. Ein späterer Erlass des BVM brachte auch eine verstärkte Regulierung für die Ostseehäfen⁽²⁾.

Wesentlich ist, daß bei der Wahl Bremens zum tarifbildenden Hafen die Position Hamburgs gegenüber den Beneluxhäfen sehr stark verschlechtert wird. Andererseits aber führt die Wahl Hamburgs zu einer Unterbietung der Frachten nach den Beneluxhäfen durch Bremen.

Trotz gewisser Mängel erscheint im gegenwärtigen Zeitpunkt zunächst ein Beibehalten dieser Lösung in der bestehenden Form mit Differentials als zweckmäßig, wofür sich auch der Wissenschaftliche Beirat beim BVM in seinem Gutachten vom 3.7.1955 aussprach.

5) Die Port Equalization als Lösung der Seehafenfrage.

Es bietet sich als endgültige Lösung ein der gegenwärtigen deutschen Regelung ähnelndes System der Port Equalization an, das eine - allerdings für eine Regelung der europäischen Verkehrsprobleme sowieso notwendige - weitgehende Kartellierung der Binnenschifffahrt bzw. die Schaffung einer alle Frachten umfassenden Konvention voraussetzt. Sinn ist es dabei, eine tarifarische Gleichstellung der im Wettbewerb stehenden Häfen herzustellen.

(1) Grundsatz, daß der dem tarifbildenden Hafen zur Verfügung gestellte prozentuale Abschlag von den Regelтарifen auch bei den Frachtsätzen der anderen deutschen Häfen angewandt wird, so daß der relative Frachtabstand der Häfen untereinander nicht verändert wird (sogenannte "Nullregulierung").

(2) Vgl. hierzu Helberg, Bundesbahn und Seehäfen, Hansa 31-32 1954, S.1426 ff.

Schulz-Kiesow nennt zwei Formen, die vor allem in Kanada, in den USA und auch in Südafrika gebräuchlich sind⁽¹⁾:

- 1) Gleichstellung von Hafengruppen hinsichtlich der Fracht in Bezug auf den Bahnverkehr (für Europa zu erweitern auch in Bezug auf den gebrochenen Verkehr) mit den Wettbewerbsgebieten.
- 2) Eine abgewandelte Form, die etwa dem deutschen System entspricht. Zum Tarif eines tariffbildenden Hafens werden Zu- oder Abschläge (Port Differentials) gebildet.

Die Port Equalization verhindert, daß ein Hafen eine monopolistische Stellung einnehmen kann. Durch sie werden die Frachten für ein bestimmtes Gut von einer bestimmten Versandstation nach allen Häfen einander gleichgesetzt. Allerdings ist eine Einschränkung notwendig. Der gebrochene Weg ist zweifellos unbequemer; völlige Gleichstellung würde eine Benachteiligung der Binnenschifffahrt bedeuten. Ein Anreizzuschlag, wie es auch der gegenwärtigen Regelung entspricht, muß erhalten bleiben. Zum anderen ist die Anziehungskraft der Häfen verschieden, selbst wenn eine Angleichung bei den Gebühren, Steuern usw. erreicht werden könnte.

Die Port Equalization würde also den schwächeren Hafen benachteiligen. Zum Ausgleich solcher Vor- oder Nachteile, die aber nicht - und darin liegt der Unterschied zur jetzigen deutschen Form - in Beziehung zu setzen sind mit der geographischen Entfernung, sollten Zu- oder Abschläge eingeführt werden. Das bedeutete Aufgabe des Prinzips der Nullregulierung, aber Berücksichtigung des Umstandes, daß die einzelnen Häfen, unabhängig von der geographischen Entfernung zum Hinterland, verschiedene Anziehungskraft ausüben⁽²⁾.

Eine solche Lösung würde auch Bremen eine gewisse Begünstigung gegenüber Hamburg erhalten, zum anderen den Beneluxhäfen keine Nachteile gegenüber der heutigen Situation bringen. Eine Einbeziehung in die Nord-Süd-Regelung würde ihnen wahrscheinlich gewisse Verkehrszuwächse bringen.

Zweifellos kann die Port Equalization sichere und dauerhafte Grundlagen schaffen für eine Integration der europäischen Seehäfen.

(1) P. Schulz-Kiesow, Deutsche Verkehrs-Zeitung v. 23.6.1950.

(2) Vgl. A. Bolle, Betrachtungen zur gegenwärtigen verkehrspolitischen Situation der Hafenreihe Hamburg-Antwerpen im Rahmen europäischer Häfen, Hansa 30-31/1955, S. 1347.

6) Der Interessengegensatz der Nordseehäfen und Triests.

Notwendig ist auch gleichermaßen ein Ausgleich der Hafeninteressen der Nord- und Südhäfen.

Hier konnte zwar bereits in der Vorkriegszeit durch Schaffung des Seehafenzweckverbands eine befriedigende Lösung gefunden werden. Nachdem heute ein Teil des Ostverkehrs fortgefallen ist und die Schweiz große Anstrengungen gemacht hat, die Rheinverbindung besser auszunutzen, konzentrieren sich die Interessen der Häfen - und nach dem Krieg auch der Beneluxhäfen - vor allem auf die Österreichische Ladung. Der Österreichische Transitverkehr entwickelte sich in den letzten Jahren folgendermaßen:

Österreichischer Transitverkehr. (in 1.000 t).

		1952		1953		1954	
Gesamtaußenhandel		13.268		12.647		13.645	
Transit ü.d.wicht. Häfen		3.160		2.531		2.325	
über	Triest	2.026	64,0	1.409	55,6	1.486	64,0
	Rijeka	6	0,2	35	1,4	83	3,6
		64,2		57,0		67,6	
	Hamburg	190	6,0	219	8,7	310	13,4
	Bremen	820	25,9	806	31,9	362	15,6
		31,9		40,6		29,0	
	Amsterdam	18	0,6	16	0,6	15	0,6
	Rotterdam	86	2,7	35	1,4	55	2,3
	Antwerpen	19	0,6	12	0,4	13	0,5
		3,9		2,4		3,4	

Quelle: Nach Bolle, a.a.O., S.1657. (1955 betrug das prozentuale Verhältnis 68 : 30 : 2 ; der Anteil Rijekas stieg auf 245.000 t = 6,3 %).

Begreiflicherweise müßten die Interessen Österreichs, das auch in der Donau keine geeignete Seehafenwasserverbindung besitzt, durch Zurverfügungstellung der billigst möglichen Transportwege in erster Linie berücksichtigt werden. Dabei sollte aber gleichzeitig ein Ausgleich zwischen den verschiedenen Häfen gesucht werden, vor allem zwischen Hamburg/Bremen einerseits und Triest/Rijeka andererseits.

Diesem Ziel auf dem Wege einer Abstimmung der Eisenbahnfrachten nach den Nordsee- bzw. Adria Häfen diene der in den Jahren 1925/28 gegründete "Zweckverband zur Regelung des eisenbahntariflichen Wettbewerbs im Güterverkehr der deutschen Nordseehäfen und italienischen Adria Häfen"⁽¹⁾.

(1) Vgl. O.Maier, Der Seehafenzweckverband Österreich - ein Beitrag der Eisenbahnen zum Europagedanken, Die Bundesbahn 5/1953, S. 210.

Neugegründet wurde der Zweckverband im November 1950 durch die DB, ÖBB, JDZ (Jugoslawische Staatsbahnen) und die FTL (Eisenbahnen des Freien Gebiets von Triest).

Der Verband erlangte aber in der Nachkriegszeit seine ursprüngliche Bedeutung nicht zurück. Infolge der Tarifpolitik der ÖBB besteht ein bestimmtes Spannungsverhältnis zwischen den einzelnen Verbandstarifen nicht mehr. Die Spannen, um die die Sätze des Deutsch-Österreichischen Seehafentarifs (DÖS) über denen des Eisenbahngütertarifs Österreich-Triest nach den ursprünglichen Vereinbarungen liegen sollten, betrugen zwischen 17 und 30 % (vor dem Krieg bestand für Triest ein Schutz in einer Spanne von 12-15 %). Heute ist Triest gegenüber der Vorkriegszeit stärker begünstigt, fordert aber dennoch stärkere Berücksichtigung seines geographischen Vorteils und die Verwirklichung der Nullregulierung.

Neben dem DÖS besteht der Deutsch-Österreichische-Seehafen Donauumschlagstarif (DÖSDU) für den Umschlagsverkehr über Regensburg und Passau, der wegen der geringen Anziehungskraft des gebrochenen Weges ursprünglich auf der Basis der Parität mit Triest aufgebaut war.

Nach 1945 war es notwendig, auch die Beneluxhäfen in die Tarifregelung mit einzubeziehen.

So wurden mit Wirkung vom 15.10.52 für Belgien der BÖS und für die Niederlande der NÖS erstellt. Ihnen liegt der Hamburger DÖS-Frachtsatz bezogen auf die Grenzstationen Kaldenkirchen und Montzen zugrunde. Hinzu kommt in beiden Richtungen ein einheitlicher Rappenzuschlag.

Eine Gegenüberstellung der vergleichbaren Entfernungen für DÖS, BÖS und NÖS zeigt einen starken Frachtvorsprung für die deutschen Häfen.

Passau - Bremen	799 km , (vor dem Krieg 778 km)
" - Hamburg	844 km , (" " 800 km)
" - Montzen	739 km , P.- Antwerpen 886 km
" - Kaldenkirchen	744 km , P.- Rotterdam 908 km

Im Zusammenhang mit der Einführung von Range-Zuschlägen für die deutschen Seehäfen durch die Eastbound Freight Conference für einkommende Güter wurde der NÖS später suspendiert und beim BÖS der Rappenzuschlag erhöht.

Kapitel IX. Die gemeinsamen Probleme der europäischen Binnenschifffahrt.

1) Die Binnenschifffahrt in Westeuropa.

Eine Reihe von Besonderheiten unterscheidet die Binnenschifffahrt von den übrigen Verkehrsmitteln: die Bindung an einige wenige, meist von der Natur vorgezeichnete Verkehrswege; eine starke Abhängigkeit von natürlichen Bedingungen wie Dunkelheit, Nebel, wechselnde Wasserführung, Eisbildung; schließlich die im Betrieblichen liegenden Besonderheiten.

Dennoch ist der Anteil der Binnenschifffahrt am Güteraufkommen in den einzelnen Ländern nicht unbeträchtlich, wie folgende Tabelle zeigt, die allerdings den Straßenverkehr unberücksichtigt läßt:

Anteil der Verkehrsträger am Güteraufkommen (in %).

	Deutschl. 1950 Menge	tkm	Niederl. 50 nach tkm	Belgien 50 nach tkm	Frankreich 51 nach d. Menge
Binnenschiff.	28	27	76,8	35,5	22
Eisenbahn	72	73	23,2	64,5	78

Bevor es Kanalbauten größeren Stils gab, blieb die Binnenschifffahrt immer auf einzelne, getrennte Stromgebiete beschränkt. Selbst später gab es z.B. in Deutschland immer eine eigenständige Rhein-, Elbe-, Weser- und Kanalschifffahrt. Lediglich im Bereich der Elbe ergaben sich durch den Einbruch der märkischen Schifffahrt stärkere Fluktuationen.

In Belgien und in den Niederlanden hängen naturgemäß auch alle künstlichen Wasserstraßen eng mit dem Rhein zusammen; das französische Netz bleibt dagegen verkehrswirtschaftlich von den übrigen getrennt.

Die Tatsache dieser trotz verbindender Kanalbauten verhältnismäßig starken Trennung der einzelnen Strombereiche ist die Ursache dafür, daß von wirklich europäischer Bedeutung eigentlich nur der Rhein als internationaler und zugleich wichtigster Fluß in Westeuropa ist. Die Problematik einer engeren internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der europäischen Binnenschifffahrt besteht damit einzig in der Schaffung eines internationalen Ordnungswerkes für die Rheinschifffahrt. Der Rhein ist praktisch der einzige Strom, dessen Benutzung internationale Probleme aufwirft.

Zwar ist auch die Donau ein internationaler Strom. Die dortigen Verhältnisse zeigen aber, jetzt wie auch früher, eine außerordentliche Stabilität. Es bedarf dort kaum stärkerer Eingriffe. Es darf freilich nicht überraschen, daß heute durch die politischen Verhältnisse die Tätigkeit der Donauschiffahrt noch sehr stark beeinträchtigt ist.

Die Frage einer Verbindung von Donau und Rhein berührt natürlich sehr stark die europäischen Binnenschiffahrtsinteressen. Dieses Projekt aber, wie eine Reihe anderer, steht in engem Zusammenhang mit dem Rhein.

2) Die Rheinschiffahrt.

Die Situation in der Rheinschiffahrt ist zunächst, wie überall im Bereich der Schiffahrt, gekennzeichnet durch eine Reihe typischer Besonderheiten.

Die Rheinschiffahrt ist mit außergewöhnlich hohen Fixkosten belastet. Nur ein starker Frachtenverfall kann daher die Reeder und Schiffer zum Auflegen der Schiffe veranlassen. Dieser Umstand und die Notwendigkeit, infolge der Verkehrsspitzen im Herbst und der beschränkten Ablademöglichkeit während der Kleinswasserperioden eine gewisse Reservekapazität vorzuhalten, die zu normalen Zeiten nicht aus der Fahrt gezogen werden kann, muß zu Spannungen bei sinkendem Frachtangebot führen. In der Tat liegt das Problem der Rheinschiffahrt in der Schwierigkeit, die Kapazität mit der Nachfrage nach Frachtraum in Einklang zu bringen. Der Starrheit des Angebots steht die unelastische, von der allgemeinen konjunkturellen Situation abhängige Nachfrage gegenüber. Die Folge des in der Vergangenheit stets vorhandenen Überangebotes an Laderaum war ein ständiger Druck auf die Frachten.

Eine weitere Schwierigkeit ergibt sich aus der Internationalität der Rheinschiffahrt. Sehr guten Aufschluß kann hierüber eine Übersicht des Anteils der einzelnen nationalen Flotten am Verkehr auf den gesamten deutschen Binnenwasserstraßen geben (wobei 92,7 % des gesamten ausländischen Anteils auf den Rheinverkehr entfallen) :

Anteil der ausländischen Schifffahrt am deutschen Binnen=
schiffsverkehr 1953.

	beförderte Güter		tkm nach %
	1.000 t	%	
Deutschland	65.424	64,5	62,7
Belgien	3.726	3,7	2,8
Frankreich	4.221	4,2	7,2
Niederlande	23.253	22,9	19,9
Österreich	1.534	1,5	1,1
Schweiz	2.450	2,4	5,8
Tschechoslowakei	476	0,5	0,3
Übrige	297	0,3	0,2
	101.381		

Quelle: Stat.Bundesamt; Bd.143, Die Binnenschifffahrt im Jahre 1954, S.17

Schifffahrt auf Rhein und Donau 1953.

	nach bef.Gütern			nach tkm		
	Gesamt 1.000 t	ausl.Anteil 1.000 t	%	Gesamt 1.000 tkm	ausländ.Anteil 1.000 tkm	%
Rheinschiff.	76.972,4	33.324,7	43,3	15.469,0	7.824,8	50,6
dar.Durchfuhr	5.482,0	4.879,9	89,0	.	.	.
Donau;Kelheim b.ö.Grenze	2.536,9	1.785,6	71,4	411,6	299,7	73,12

Quelle: Stat.Bundesamt, Bd.113, Die Binnenschifffahrt im Jahre 1953, S.XXIII, Durchfuhrzahlen S.XII.

Die verkehrswirtschaftliche Situation auf dem Rhein wird weitgehend bestimmt durch die Konkurrenz der nationalen Flotten. Verschärft wird die Lage dabei durch die Tatsache, daß von den Einzelstaaten für die Rheinschifffahrt keine gemeinsamen Ordnungsprinzipien gefunden werden konnten.

Eine internationale Verständigung muß aber scheitern, solange es keine einheitliche Basis gibt, auf der die Voraussetzungen zur Erreichung gesunder Relationen zwischen der Flotte und der wirtschaftlichen Bedeutung eines Landes geschaffen werden können.

Die die Rheinschifffahrt betreffenden internationalen völkerrechtlichen Vertragswerke sind zwar nicht ganz eindeutig. Dennoch dürfte aus den Verträgen ein ordnendes Prinzip herausgeleitet werden können, ohne daß eine Änderung dieser Grundsätze erforderlich wäre. Denn gerade die durch Deutschland in Übereinstimmung mit der Rechtslage geschaffene Ordnung für den nationalen Verkehr blieb bisher das einzige wirklich dauerhafte stabilisierende Moment, wenn auch bei den starken grenzüberschreitenden Verkehren nur von begrenzter Wirkung. Das Problem der Rheinschifffahrt, nämlich die Ordnung des Wett=

bewerbs durch die Schaffung eines die Lebensfähigkeit der Binnenschifffahrt erhaltenden Ausgleichs, liegt also offenbar gar nicht in der mangelnden Brauchbarkeit der Vertragswerke. Die Diskussion um die Rechtslage in der Rheinschifffahrt kreist um die sich widersprechende Auslegung des Begriffes "Freiheit der Rheinschifffahrt". Der deutschen Meinung stehen, eigentlich erst seit jüngerer Zeit, gegenteilige niederländische, z.T. auch schweizerische Ansichten gegenüber. Nach der niederländischen Auffassung ist der Verkehr auf dem ganzen Rhein frei, nach der deutschen gilt die Freiheit lediglich für den internationalen Verkehr; damit bliebe der deutsche Binnenverkehr im Prinzip der deutschen Rheinflotte vorbehalten. Es geht um das Recht der Cabotage, das in den die Rheinschifffahrt betreffenden Abkommen weder geregelt noch überhaupt erwähnt worden ist⁽¹⁾.

Die Mannheimer Akte von 1868 als heute maßgebliches und von allen Interessenseiten zur Bekräftigung ihrer Standpunkte herangezogenes Vertragswerk geht zurück auf die Wiener Kongressakte von 1815. In ihr wurde erstmalig eine Klärung der Rechtslage im internationalen Binnenschiffsverkehr versucht und gleichzeitig wurden Richtlinien für den Abschluß künftiger Verträge aufgestellt. Die Wiener Kongressakte hat grundsätzlich, fußend auf den schon im Pariser Friedensvertrag von 1814 niedergelegten Anschauungen, das Prinzip der absoluten Freiheit für jedermann nicht bestätigt und hob auch nicht die Souveränitätsrechte der Einzelstaaten auf. Die Kongressakte blieb damit ein Rahmenabkommen, das keine verbindlichen Rechtsnormen aufstellte. Sie sollte aber den Rahmen bilden für den Abschluß regionaler Stromkonventionen⁽²⁾.

Die Folgezeit brachte den Abschluß einer Reihe von Konventionen für einzelne Strombereiche. Bereits 1816 trat die Rheinschifffahrtskommission zusammen, um mit der Ausarbeitung einer Rheinakte zu beginnen. Es kam dann 1831 zum Abschluß der Mainzer Akte und 1868 wurde von den Uferstaaten als Mannheimer Akte eine revidierte Rheinschifffahrtsakte abgeschlossen, wobei die Grundsätze von 1831 erhalten blieben.

Nach dem Wortlaut der Mannheimer Akte ist die Schifffahrt

(1) Eindeutig geregelt und bestätigt wurde das Recht der Cabotage lediglich in der Pariser Akte für Niger und Congo v. 1885.

(2) Es wird verwiesen auf Hausteiner, a.a.O., S. 65 ff. und Bärmann, Die Freiheit der europäischen Binnenschifffahrt.

lediglich frei "auf dem Rhein und seinen Ausflüssen von Basel bis in das offene Meer für Fahrzeuge aller Nationen zum Transport von Waren und Personen."

Auch der Versailler Vertrag brachte für den Rhein keine neuen rechtlich erheblichen Fakten und die 1919 in ihrer Tätigkeit bestätigte Rheinzentralkommission führte auch nach 1945 ihre Arbeit fort, nachdem sie ab 1940 geruht hatte; Deutschland war 1936 ausgetreten. Somit gelten die alten Abmachungen und damit, daß das Recht der Cabotage (Kleine Cabotage) nicht vereinbart worden ist und eine internationale Freiheit nur für den grenz=überschreitenden und durchgehenden Verkehr (Große Cabotage) besteht.

Heute steht das Problem der Cabotage im Mittelpunkt der Arbeit der Zentralkommission, in der Deutschland seinen Sitz 1950 wieder selbst einnehmen konnte, ebenso wie die von Deutschland unter dem Schutz dieser Bestimmung eingeführte Frachtenordnung. Vor allem die Niederlande versuchen, ihre Forderung nach gleich=berechtigter Beteiligung der niederländischen Flagge am innerdeutschen Verkehr durchzusetzen.

Um die heutige Situation genauer beurteilen zu können, muß die Entwicklung der Wettbewerbsverhältnisse auf dem Rhein seit den zwanziger Jahren näher betrachtet werden.

Wie schon erwähnt, ist die bei aufwärtsgerichteter Konjunktur sich stets in zu starkem Maße vollziehende Neubautätigkeit kennzeichnend⁽¹⁾. Das Ergebnis war eine echte Überkapazität besonders in den Jahren nach 1930. Abwrackaktionen, wie sie in der gleichen Zeit in der Seeschifffahrt verwirklicht werden konnten, ließen sich nicht durchführen, weil es zu keiner Angleichung der nationalen Interessenstandpunkte kam.

	Bestand der Rheinflotte		Transportierte Mengen	
	t	Index	t	Index
1913 (a)	5.062.000	100	57.800.000	100
1928	7.440.000	144	72.200.000	125
1932	7.452.000	145	47.800.000	83

Quelle: W.Kirchgässer, a.a.O., S.69

(a) Bereits 1913 stand der Flottenbestand nicht im richtigen Verhältnis zum Ladevolumen; die Folge war ein gedrückter Frachtenstand.

(1) Vgl. hierzu W.Kirchgässer, Das internationale Ordnungswerk Rheinschifffahrt als Lösung der Dauerkrise, S.62 ff.

Ein erstes stabilisierendes Moment ist in der deutschen Notgesetzgebung nach 1931 zu erblicken⁽¹⁾. Für den innerdeutschen Verkehr wurde damals ein den Selbstkosten angepaßtes Festfrachtsystem eingeführt, das alle mit der Beförderung zusammenhängenden Haupt- und Nebenleistungen enthielt. Die zunächst als Mindestpreise festgesetzten Frachten wurden 1939 zu Höchstfrachten bei gleicher Höhe und schließlich 1941 zu Festfrachten erklärt. Das erste Notgesetz sah ebenfalls die Errichtung von Schifferbetriebsverbänden für die Partikulierschiffahrt vor. Diese Regelungen sind auch heute maßgeblich und gesetzlich verankert im Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffahrtsverkehr vom 1.10.1953.

Man hatte die Konsequenzen gezogen aus der Erkenntnis, daß gerade in der Rheinschiffahrt das Prinzip des freien Wettbewerbs allein nicht ausschlaggebender Ordnungsfaktor sein kann und daß andererseits die deutsche Rheinschiffahrt als Bestandteil des deutschen Verkehrssystems nicht außerhalb einer Ordnungspolitik im Verkehrswesen bleiben könnte.

Beim engen Zusammenhang mit der internationalen Schiffahrt konnte diese Regelung allein jedoch die Krise weder in der deutschen noch in der gesamten Rheinschiffahrt beenden, weil der mengenmäßig so starke Wechselverkehr über die deutsch-niederländische Grenze - und von ihm hängt heute zu einem guten Teil die Lebensfähigkeit der niederländischen Rheinflotte ab - nicht Gegenstand der Vereinbarungen sein konnte.

Folgende Tabelle gibt ein anschauliches Bild über diesen Verkehr für die Nachkriegszeit:

Anteil der einzelnen Flotten am grenzüberschreitenden Verkehr bei Emmerich. (Anteil in %; abgerundet).

	Gesamt	deutsch.	belg.	franz.	niederl.	schw. Anteil
1952	36.504.677	23,0	9,5	9,0	54,0	4,5
1953	37.433.441	21,5	9,0	8,75	56,5	4,25
1954	40.961.670	22,0	12,0	8,25	53,5	4,25

Quelle: 1952/53: Stat. Bundesamt Bd. 113, S. 214
1954 : " " Bd. 143, S. 136

Wesentlich einfacher ist die Situation für die französische und die schweizerische Schiffahrt auf dem Rhein.

Die Schweiz kennt keinen innerstaatlichen Rheinverkehr. Es kann keine Kollision zwischen Binnenschiffahrt und den anderen Verkehrsträgern geben. Der schweizerische Rheinverkehr - die

(1) Vgl. hierzu v. Bissing, Verkehrspolitik, S. 127 ff.

Tabelle zeigt seine wachsende Bedeutung - ist in den Baseler Pools, die bereits vor dem Krieg bestanden und am 28.11.1954 als Rheinfeldener Konvention mit einer Gültigkeitsdauer von zunächst 3 Jahren erneut abgeschlossen wurden, geregelt. Das durch die Konvention gesicherte einheitliche Frachtniveau garantiert den Reedereien die notwendigen Mindesteinnahmen. Damit ist man in einem Teilbereich zu einem Ausgleich gekommen.

Bedeutung des Rheinverkehrs für die Schweiz.
Umschlag in den Rheinhäfen beider Basel (Stadt und Kanton).

	1910	1927	1930	1937	1939	1940	1942	1948	1951	1952	1954
1.000 t	64	740	1100	2960	2116	-	1105	2779	4592	4239	4496
% d. Au= Genh.	0,8	8,7	11,6	34,1	22,7	-	22,9	29,9	42,1	42,9	40,5
Talverk. 1.000 t	16	85	94	219	154	-	113	161	352	296	371

Quelle: Bolle, a.a.O., S.1468

Die schweizerische Schifffahrt hat dabei einen sehr starken Anteil. So betrug der deutsche Anteil am Verkehr nach Basel z.B. nur 7,8 % im Jahre 1951 und 3,8 % 1952.

Die fast monopolartige Stellung der schweizerischen Rheinflotte im Verkehr nach Rotterdam wird gestärkt durch die Tatsache, daß die Binnenschiffsflotte organisatorisch in einigen wenigen, z.T. mit Bundes- und Kantonshilfe gegründeten Großreedereien zusammengefaßt ist und eine Partikulierschifffahrt nicht vorhanden ist.

Der Wettbewerb mit der Eisenbahn ist durch das 1939 in Kraft getretene und am 1.12.1947 erneuerte Pool-Abkommen über die Verkehrsteilung Eisenbahn-Rheinschifffahrt (AVER-Abkommen) geregelt. Diese Vereinbarung betrifft die Verkehre für bestimmte Güter zwischen der Schweiz und den Beneluxhäfen und im Transit durch die Schweiz sowie alle Güter im Verkehr zwischen der Schweiz und den deutschen Nordseehäfen. Die DB (damals noch als Deutsche Reichsbahn) trat dem Abkommen wieder 1949 bei. In der Fassung vom 1.3.1951 brachte dieses Abkommen neben der Abgrenzung der Einzugsbereiche von Eisenbahn und Binnenschifffahrt auch eine Festsetzung der Frachten⁽¹⁾.

Auch Frankreich kennt nicht das Problem des innerstaatlichen Rheinverkehrs. Die Transporte gehen z.T. nach den Beneluxhäfen; es besteht aber auch ein stärkerer Ruhrverkehr. In organisato-

(1) Vgl. P. Zellhorn, Die wirtschaftliche Lage der westdeutschen Binnenschifffahrt, Wirtschaftsdienst 9/1953, S.579; und Transport-Dienst 1953, S.623.

rischer Hinsicht ist die französische Rheinschiffahrt in der Communauté de Navigation Francaise Rhénane zwangskartelliert. Ähnlich wie die Schweiz besitzt auch Frankreich im Straßburger Verkehr von und nach Deutschland und den Niederlanden eine sehr starke Stellung. Es ist gelungen, auch für diesen Verkehr mit der Straßburger Konvention am 31.3.1955 einen verbindlichen Vertrag abzuschließen.

In gewisser Hinsicht gestalten sich auch für die Niederlande die Verhältnisse einfacher, weil zunächst ein inneres Koordinierungsproblem nicht besteht. Allerdings ist die sehr starke niederländische Rheinflotte nahezu auf den internationalen Verkehr angewiesen und drängt dabei auf den deutschen Markt, weil der Anteil am grenzüberschreitenden Wechselverkehr allein keine ausreichende Beschäftigung - jedenfalls bisher - bot.

Die folgende Übersicht verdeutlicht diese Situation:

Die Binnenflotten und Rheinflotten der westeuropäischen Länder.

	1913 %	Rheinflotte 38 %	Rheinflotte 53 %	Gesamtfl.1953		
Niederlande	36,2	3.752.118	51,0	3.217.584	48,8	4.327.885
Deutschland	45,5	2.277.663	31,0	1.800.931	27,4	3.565.724
Belgien	18,1	864.679	11,5	896.984	13,6	2.347.876
Frankreich	0,2	364.674	5,0	405.183	6,2	3.766.346
Schweiz	-	125.182	1,5	261.937	4,0	262.539
Insgesamt	100,0	7.384.316	100,0	6.582.519	100,0	14.270.370

Quellen:Rheinflotten: 1938 u.1953 Jahresbericht d.Zentralkommission f.d.Rheinschiffahrt 38 u.53. Für 1913: Volkswirt 23/1954, S.22. Genf.

Gesamtflotten: Annuel Bulletin of Transport Statistics,

Ergänzend muß darauf hingewiesen werden, daß vor dem Kriege ein großer Teil der in den Niederlanden registrierten Schiffe in deutschem Eigentum stand. Nach 1945 wurde die niederländische Eigenflotte wesentlich verstärkt durch Beschlagnahmen und Sequestrierungen deutscher Schiffe zugunsten der Niederlande.

Aus diesen Verhältnissen resultieren die niederländischen Ansprüche auf Freiheit für den deutschen Verladere bei der Schiffs- wahl und damit Gewährung des Rechts der Cabotage. Man will sich dabei möglichst auch nicht dem Festfrachtenprinzip unterwerfen. Festfrachten sind nach niederländischer Auffassung mit der Mannheimer Akte nicht vereinbar. Man ist z.Zt. dabei, im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz und der Rheinkommission sowie unter Mitwirkung der internationalen Verbände eine Einigung auf multilateraler Basis zu suchen. Es ist in diesem Zusammen-

hang daran zu erinnern, daß ab 1.10.1955 die Gleichberechtigung der fremden Flaggen auf dem Rhein praktisch in großem Umfange wiederhergestellt ist und damit die Forderung nach Beseitigung des nationalen Flaggenvorbehaltes fast erfüllt ist.

3) Die Notwendigkeit der Schaffung eines internationalen Ordnungswerkes für den Rhein.

Deutschland ist die Zustimmung zu einer völligen Liberalisierung der Rheinschifffahrt ohne Abschluß von Konventionen nicht zumutbar. Die niederländische Rheinflotte brach infolge der günstigeren Kostenstruktur gerade in den Nachkriegsjahren mehr und mehr in das deutsche Geschäft ein. Die deutsche Flotte wurde auf den innerstaatlichen Verkehr gedrängt. So mußte die Forderung nach Liberalisierung des innerdeutschen Verkehrs die Existenz der deutschen Rheinflotte vollends bedrohen⁽¹⁾.

Deutschland muß nicht nur bestrebt sein, eine Störung seines Ordnungswerkes auf dem Rhein zu verhindern. Es möchte vielmehr sein System der Ratenfestsetzung auf einem Niveau, bei dem die Kosten gedeckt und ruinöser Wettbewerb verhindert werden, auf die gesamte Rheinschifffahrt ausgedehnt sehen.

Der erste wichtige Schritt auf dem Wege dahin war zweifellos der Abschluß der Duisburger Frachtenkonvention.

Die DFK, die ebenso wie das AVER-Abkommen eindeutigen Poolcharakter trägt, wurde durch eine Reihe von interessierten Rheinschifffahrtsgesellschaften und Spediteuren am 1.8.1951 für Stückgutsendungen von 5 - 200 t zwischen den deutschen Rheinhäfen sowie den Main/Neckarstationen und den Kanälen bis Dortmund/Hamm und den Beneluxhäfen über Emmerich/Lobith geschaffen⁽²⁾. Sie wurde später durch einen zweiten Tarif für Eisen und Stahl bis zu 600 t erweitert. Eine aus Vertretern der Teilnehmer bestehende Kommission setzt die Frachten fest. Sie bedürfen der Genehmigung durch das Bundesverkehrsministerium. Diese Möglichkeit der Einflußnahme der Bundesregierung auf das Gebaren der DFK wurde gesichert durch einen zunächst ergangenen Einspruch der amerikanischen Hohen Kommission gegen den

(1) "Die deutsche Binnenschifffahrt hat kein Interesse daran, das frachtdrückende Überangebot der holländischen Rheinflotte sich im deutschen Innenverkehr noch mehr auswirken zu lassen, als es das bisher schon tut." v. Bissing, Verkehrspolitik, S. 139.

(2) Übrigens bestand bereits ab 1.7.43 ein fester Rheinfachfrachttarif für Transporte bis 200 t, der auch für den Verkehr nach den damals im deutschen Besetzungsbereich gelegenen Beneluxhäfen Gültigkeit hatte. Mitteilungen der IHK Mannheim v. 1.12.1951.

Kartellcharakter des Pools. Nach Zerstreuung dieser Bedenken trat der Tarif für Deutschland am 15.11.1951 in Kraft; in Belgien, Frankreich, in den Niederlanden und in der Schweiz bereits am 15.9.1951⁽¹⁾.

Auf die Bedeutung der DFK für die Abstimmung der deutschen S-Tarife mit den Rheinfrachten wurde bereits hingewiesen. Eine wichtige Ergänzung der DFK, der Rheinfeldener und der Straßburger Konvention bildet der am 27./28.9.1955 abgeschlossene Kettwiger Pool, bei dem eine Einigung über den Transport der wichtigen Massengüter Getreide und Kohle erzielt wurde. Einmal kam es zu einer Verständigung über den internationalen Getreideverkehr und zweitens über den grenzüberschreitenden Kohleverkehr nach Deutschland, was besondere Bedeutung wegen der starken Kohleneinfuhren hat. Das Inkrafttreten dieser Konventionen, zum 1.4.1956 in Aussicht genommen, ist abhängig von einer Einigung zwischen den Reedern und den Partikulierverbänden. Geplant ist schließlich der Abschluß einer Vereinbarung über den Transport der NE-Metalle.

Ein gewisses Hindernis für den Abschluß von Konventionen liegt in der Schwierigkeit, die verhältnismäßig große Zahl der Partikuliere mit in die Vertragswerke einzubeziehen. Die Partikuliergruppen sind in der Regel nicht als Partner an den Verträgen direkt beteiligt, sondern ihre Beteiligung muß durch Einzelvereinbarungen sichergestellt werden. Bis Ende August 1956 soll aber eine Gesamtregelung der rheinischen Partikulierprobleme durchgeführt sein.

Es dürfte mit die Aufgabe der neugeschaffenen internationalen Organisationen für die Rheinschifffahrt sein, den Bestand der Konventionen zu sichern und durch neue Verträge zu erweitern.

Eine 1952 durchgeführte Wirtschaftskonferenz der Rheinschifffahrt brachte die Gründung der internationalen Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt mit dem Sitz in Duisburg. Die Arbeitsgemeinschaft strebt die Schaffung einer freiwilligen Ordnung für das Rheinschifffahrtsgewerbe an, wobei allerdings die Mitarbeit der Regierungen - das zeigen sehr deutlich die

(1) Es ist anzumerken, daß in den Vereinigten Staaten solche Marktregelungen und Verträge, die die Interstate Commerce Commission genehmigt, nicht der Antitrustgesetzgebung unterliegen. Das Sherman-Gesetz von 1890 schuf diese Ausnahme für die Binnenschifffahrt in Ergänzung des Interstate Commerce Gesetzes von 1887, das eine gleiche Regelung für die Eisenbahn vorsah.

deutsch-niederländischen Differenzen - unerläßlich ist. Ein praktisches Ergebnis des Wirkens der Arbeitsgemeinschaft ist der Abschluß des Kettwiger Pools.

Zu erwähnen ist weiterhin die bereits 1952 erfolgte Errichtung der Internationalen Binnenschiffahrtsunion (Union Internationale de la Navigation Fluviale - UINF), die analog zur ICAO, IRU und UIC (Internationaler Eisenbahnverband) eine internationale Organisation zunächst für die westeuropäische Binnenschiffahrt darstellt und deren Interessen vertreten soll.

Der im Jahre 1955 eingetretene Wandel in der Beschäftigungslage der Rheinschiffahrt, der besonders durch das Ansteigen des Verkehrs im deutschen Stromgebiet die Binnenschiffahrt bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit brachte und sogar schon zu ausgesprochenen Mangellagen führte, widerspricht diesen Anschauungen nicht.

Folgende Tabelle zeigt die Entwicklung im Rheinverkehr; um einen besseren Überblick zu bieten, sind die wichtigsten Vergleichszahlen ab 1900 angeführt.

Rheinverkehr (in Mio. t).

Jahr	1900	13	18	19	22	23	24	27	29	32	36
Gesamt	21,9	57,6	25,6	19,0	17,2	36,5	47,0	76,2	74,9	48,6	73,3
Verk. b.											
Lobith	13,1	37,5	5,1	6,2	.	12,2	32,0	54,6	54,5	32,7	45,9
Jahr	1938	41	44	45	48	50	51	52	53	54	55
Gesamt	89,8	64,8	35,1	5,0	37,4	55,7	68,0	71,2	77,1	83,2	.
Verk. b.											
Lobith	55,5	19,3	7,3	1,5	16,1	28,3	35,1	36,6	37,2	41,0	50,2

Quelle: Jahresbericht der Rheinzentralkommission 1953, S.34 und Angaben des Stat.Bundesamtes.

Allerdings führte das Steigen der US-Kohlenimporte und das Sinken der deutschen Kohlenexporte zu einer stärkeren Unausgeglichenheit im Berg- und Talverkehr (37 zu 63 %) ⁽¹⁾.

Es liegt der Schluß nahe, daß frühere, z.T. ja auch berechnete Ansichten über eine Überkapazität innerhalb der Gesamtflotte heute revidiert werden müssen. Es hat sich gezeigt, daß das Problem der Rheinschiffahrt nicht allein in einer zeitweisen Überkapazität liegt, sondern in dem sich bei marktmäßigem Ausgleich von Angebot und Nachfrage vollziehenden Frachtenverfall bei rückläufiger Beschäftigung.

(1) L. Seiermann, Die deutsche Binnenschiffahrt an der Jahreswende, Hansa 1-3/1956, S.37.

Es ist interessant, darauf zu verweisen, daß es ebenso Auseinandersetzungen gibt zwischen der französischen und belgischen Schifffahrt im nordfranzösischen Kanalgebiet. Frankreich sieht sich in seiner Kanalschifffahrt ähnlichen Problemen gegenübergestellt wie Deutschland in der Rheinschifffahrt. Im Verkehr auf dem französischen Kanalnetz ist von jeher auch der internationale Verkehr dem System der innerstaatlichen Reglementierung unterworfen gewesen. Das System der "tour de rôle", bei dem alle Schiffe in einer bestimmten Reihenfolge abwechselnd befrachtet werden, wurde auch auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgedehnt. Im übrigen findet sich diese Regelung auch im belgischen und niederländischen Binnenwasserstraßenverkehr, hier allerdings beschränkt auf das Inland.

Immerhin scheinen diese Differenzen ein Beweis dafür zu sein, daß eine "Europäisierung" aller Ströme und Kanäle, also Freizügigkeit auch im nationalen Verkehr für alle Flaggen wenig sinnvoll ist. Es muß immer wieder daran erinnert werden, daß es nicht um "europäisch" oder "übernational" um jeden Preis geht, sondern daß es wesentlich auf die Trennung der Probleme von wirklich europäischer Bedeutung von denen ankommt, die mehr von regionalem Interesse sind.

Es ist notwendig, auch auf die Einwirkungen der Verkehrsbestimmungen der Montanunion auf die Rheinschifffahrt einzugehen, denn es fallen knapp 50 % der im deutschen Binnenschiffsverkehr beförderten Güter auf Erzeugnisse des Gemeinsamen Marktes.

Die Hohe Behörde der Montangemeinschaft hat erklärt, daß das Nebeneinander von Festfrachten im Binnenverkehr (im gesamten Gebiet der Gemeinschaft sind die Binnenfrachten reglementierte Festfrachten, wobei lediglich in den Niederlanden eine Liberalisierung erwogen wird) und Vertragsfrachten im grenzüberschreitenden Verkehr sowie das Flaggenprivileg nicht mit den Grundsätzen des Montanvertrages zu vereinbaren seien und fordert auch eine "Harmonisierung der Binnenschiffsfrachten"⁽¹⁾. So berichtet die Hohe Behörde in ihrem Monatsbericht für Juli 1954 von Beispielen, wonach der Transport einer Tonne Kohle aus Belgien oder den Niederlanden nach Mannheim 7,- DM kostete, vom Ruhrgebiet dagegen 7,55 DM. Ganz allgemein sind die Fracht=

(1) Vgl. auch EGKS, Hohe Behörde, Dritter Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, S.119 ff.

raten im internationalen Verkehr niedriger als im Binnenverkehr.

Man ist nun im Grunde, außer in den Niederlanden, allgemein der Ansicht, daß der Übergang zu einem Festfrachtensystem für den Bereich der internationalen Rheinschifffahrt unumgänglich ist. Insoweit dürften sich also im Prinzip zwischen den Grundsätzen des Montanvertrags und den Wünschen der Binnenschifffahrt gar keine Gegensätze ergeben. Allerdings verkennt die Hohe Behörde die wirkliche Problematik etwas, wenn sie lediglich am Tatbestand der "Disparität" Kritik übt und entweder feste Binnenschiffsfrachten oder nur freie Frachtenbildung für alle Montantransporte fordert.

Da nun die Schweiz zwar Partner in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt und der Mannheimer Akte ist, nicht dagegen Teilnehmer in der Gemeinschaft, könnte es im Falle der Binnenschifffahrt zu einer Kollision der Grundsätze des Montanvertrags und der Mannheimer Akte kommen. Für die Mitglieder der Gemeinschaft wird das durch Artikel 87 ausgeschaltet, der besagt, "daß die hohen vertragschließenden Teile die Verpflichtung übernommen haben, sich nicht auf Verträge, Abkommen oder Erklärungen zu berufen, die zwischen ihnen bestehen, um einen Streitfall über die Auslegung oder Anwendung des Montanvertrages in anderer, als der im Verträge selbst vorgesehenen Weise zu regeln." Somit ist eine Mitarbeit der Zentralkommission bei der Lösung aller strittigen Fragen notwendig.

Der Hohen Behörde steht ohnehin eine Tarifhoheit gar nicht zu. Eine direkte Einwirkungsmöglichkeit, wie sie hinsichtlich der Eisenbahntarife darin besteht, daß die betreffenden Regierungen auf Einhaltung der Vertragsbestimmungen hingewiesen werden, ist im Bereiche der Binnenschifffahrt wegen des angeführten Vorbehalts kaum gegeben.

Eine Zusammenarbeit zwischen Zentralkommission und der Transportabteilung der Hohen Behörde dürfte also wesentlich sein.

Eine besondere Aufgabe muß es dabei sein, daß die Interessen der Rheinschifffahrt bei der Gestaltung direkter internationaler Eisenbahngütertarife für Montangüter beachtet werden. Eine degressive Staffelung dieser Tarife kann das Wettbewerbsverhältnis zwischen Wasserstraße und Schiene beträchtlich verschärfen; besonders gilt das für die gebrochenen Verkehre. Der Binnenschifffahrt steht im gebrochenen Verkehr als Fracht nur

die Differenz, die sich aus den Kosten der direkten Bahnfracht und Zu- und Ablaufracht ergibt, zur Verfügung. Diese Spanne hat sich ständig zuungunsten der Binnenschifffahrt verringert und dürfte sich weiter verringern, wenn man zum Ausgleich der durch die stärkere Degression in den weiten Entfernungen zu erwartenden Einnahmeminderungen z.B. eine Anhebung dieser Zu- und Ablaufrachten durchführt.

Eine gewisse Sicherung für die Binnenschifffahrt bietet das Übergangsabkommen im § 10, Abs.6, indem es dort heißt, daß "jede schwere Störung im Transportwesen zu vermeiden ist".

4) Die Situation im Donaubereich.

Eine wesentlich einfachere Situation finden wir im Donaubereich. Es wurde bereits erwähnt, daß die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Donau die des Rheins nicht erreicht. Die bestehenden rechtlichen Vorschriften sind eindeutig. So bestätigte das zwar von den Westmächten abgelehnte und nicht unterschriebene Belgrader Donauschiffahrtsabkommen von 1948, das natürlich in gewissem Sinne politisch bedingte Einschränkungen gegenüber der Internationalen Pariser Donauakte von 1923 brachte, ebenso wie die Friedensverträge mit Ungarn, Rumänien und Bulgarien und jüngst der Staatsvertrag mit Österreich die früher herrschenden Grundsätze. Danach bleibt die Freiheit der Cabotage (Kleine Cabotage) eindeutig ausgeschlossen⁽¹⁾. Der Lauf als Ganzes bleibt frei für die Schifffahrt. Dies gilt nicht für den Verkehr zwischen Häfen desselben Staates. Ebenso bleiben die Stromrechte ausdrücklich bei den Uferstaaten.

Es besteht weiterhin kein eindeutiges Übergewicht einer nationalen Flotte. Auch ist der Donauverkehr, anders als beim Rhein, nicht zur Mündung hin orientiert. Hier herrscht ein starker Teilstreckenverkehr, der sich natürlich auch über die jeweiligen Landesgrenzen erstreckt. Als Verkehrsweg dient die Donau jedoch weniger als Zubringer zu einem vorgelagerten Seehafen. Im geringeren Umfange erfüllt sie freilich auch diese Funktion, denken wir an den rumänischen Außenhandel sowie die Einschaltung des Donauweges beim mitteleuropäischen

(1) Diese Regelung wurde bereits im Art.8 der ersten Donauschiffahrtsakte von 1857 getroffen. Vgl. R.Hennig, Die Wandlungen des Völkerrechts in der Donauschifffahrt, Internationales Archiv für Verkehrswesen, 12/1950, S.265 ff.

Export und Import über Triest⁽¹⁾.

Eine straffe Organisation kennzeichnete die Situation in der internationalen Donauschifffahrt bis zum 2. Weltkrieg. Es bestand ein auf den Tarifen der Bahnen der Donauländer basierendes Tarifsyst^{em}. Organisatorisch wurde der Zusammenschluß zu Betriebs-, Tarif-, Verkehrs- und Umschlagsgemeinschaften dadurch erleichtert, daß nur wenige Großreedereien (auch heute noch) den Betrieb durchführen und eine Partikulierschifffahrt nahezu unbekannt ist⁽²⁾. Nach 1945 litt der internationale Verkehr sehr stark unter den politischen Verhältnissen.

Im westlichen Teil der Donau kam es jedoch, bedingt durch die Verkehrspolitik der Deutschen Bundesregierung und die Gestaltung der Donau-Umschlagstarife der DB, zu einer kräftigen Belebung gegenüber der Vorkriegszeit. Als Maßzahl dafür können die Umschlagsziffern im Donauhafen Regensburg gewertet werden:

1914	228.000 t	1947	70.000 t	1952	2.337.000 t
22	302.000 t	48	685.000 t	53	2.289.000 t
28	586.000 t	49	856.000 t	54	2.173.000 t
36	703.000 t	50	1.320.000 t	55	1.262.000 t
38	1.328.000 t	51	1.763.000 t	(1.Hj.)	

Quelle: W. Braun, a.a.O., S.1618

Nach 1950 wurden nach und nach auch die Beschränkungen im internationalen Verkehr gelockert, zunächst in stärkerem Umfang für die östliche als für die westliche Schifffahrt. 1955 gingen die Ostblockstaaten beim Abschluß neuer Einzelabkommen auch von ihrem Grundsatz ab, daß alle Lieferungen in das Ausland auf eigenen Schiffen zu verfrachten seien. Allerdings wurden z.T. in die Abkommen, die in der Regel zwischen den Gesellschaften abgeschlossen und von den Regierungen genehmigt wurden, Quotenklauseln aufgenommen. So wurde z.B. in einem rumänisch-österreichischen Abkommen die Relation 60 : 50 vereinbart.

Nach Abschluß entsprechender Einzelabkommen zwischen den östlichen und den westlichen Partnern sowie Jugoslawien ist heute die Donau wieder in der ganzen Länge für die Schifffahrt, einschließlich der deutschen und österreichischen, frei.

(1) So sagt Hilfer zum projektierten Rhein-Main-Donau-Kanal: "Er verbindet nicht die Nordsee mit dem Schwarzen Meer; wohl aber Deutschland und die Niederlande mit Österreich und Ungarn, das Eiserner Tor mit dem Binger Loch". K. Hilfer, Deutschland als Kernraum eines europäischen Wasserstraßennetzes, Forschung und Leben, Heft 2: Wasser - die Sorge Europas, S.119.

(2) Vgl. hierzu W. Braun, Donaauraum und Donauschifffahrt, Hansa 37-38/1955, S.1617.

5) Zur Frage des weiteren Ausbaus der europäischen
Binnenwasserstraßen.

Alle weiteren Fragen von gemeinsamen europäischem Interesse betreffen den Ausbau des Wasserstraßennetzes. Die meisten Projekte stehen dabei im Zusammenhang mit Rhein und Donau. Erklärlich ist besonders das Bestreben, eine Verbindung zwischen beiden Strömen zu schaffen.

Die Konferenz der Verkehrsminister hat 1954 eine Klassifizierung der bestehenden Wasserstraßen nach 5 Gruppen mit 5 korrespondierenden Schiffstypen durchgeführt und beschlossen, den künftigen Ausbau von Wasserstraßen nach bestimmten Normen durchzuführen. Zur Prüfung von 12 Einzelprojekten - die im einzelnen nicht aufgezählt werden sollen - wurden Sachverständigengruppen eingesetzt.

Sonst ergeben sich aus besonderen Problemlagen der Binnenschifffahrt in den einzelnen Ländern an sich - wie wir das schon beim Güterkraftverkehr feststellten - keine Fragen von europäischem Rang. Das gilt auch für eine Reihe von Kanalbauplänen.

Die französische Fluß- und Kanalschifffahrt unterliegt, schon bedingt durch den Ausbauzustand der Schifffahrtswege, besonderen Voraussetzungen. Frankreich hat zwar ein sehr ausgedehntes und verkehrsgeographisch zum Seinebecken orientiertes bedeutendes Wasserstraßennetz; es ist aber vom Rheinsystem ziemlich getrennt. Auch sind bei 8.500 km Gesamtlänge überhaupt nur 1.100 km zugänglich für Schiffe über 600 t und 5.800 km für das sogenannte Penischenmaß von etwa 250/280 t zugeschnitten; der Rest liegt noch darunter. In jüngster Zeit werden Pläne über den Ausbau einiger Verbindungen erwogen. Bei der Rhône haben sie z.T. feste Gestalt angenommen. Praktisch ist aber seit 1914 weder für Unterhaltung noch Ausbau der Wasserstraßen etwas getan worden, was in merkwürdigem Widerspruch zur französischen Aktivität beim Ausbau des Canal d'Alsace und der Initiative für das Moselkanalisierungsprojekt steht. Der Ausbau der Rhône muß unter rein französischen Gesichtspunkten betrachtet werden; er dient neben der Schiffbarmachung auch der Bewässerung und der Wasserkraftnutzung. Das Projekt kann zwar im Zusammenhang mit dem Transhelvetischen-Kanal-Plan im Zuge einer Verbindung

Rhein-Rhône gesehen werden. Es muß aber stark bezweifelt werden, ob eine solche Verbindung, deren Herstellung zudem mit außerordentlichen technischen Schwierigkeiten verbunden ist, einen den Aufwand rechtfertigenden volkswirtschaftlichen Nutzen hat.

Andere Pläne in Deutschland (Hansa-Kanal), Belgien (Westland-Kanal) stehen in engem Zusammenhang mit dem Wunsch eines besseren Anschlusses bestimmter regionaler Gebiete an das Meer und dem Bestreben einzelner Häfen, sich einen stärkeren Verkehr zu sichern. Das alles sind jedoch Fragen von nicht hervorragender europäischer Bedeutung.

Am deutlichsten wird dies bei der heute noch unbedeutenden italienischen Binnenschifffahrt (Gesamttragfähigkeit 1953 nur 124.450 t) und der geplanten Verbindung Mailand-Venedig über einen Kanal Mailand-Cremona-Po und anschließend auf dem von Venedig bis zur Mincio-Mündung bereits kanalisierten Po.

Dieses Projekt ist höchstens insoweit von europäischer Bedeutung, als eine dadurch zu erreichende Steigerung der Produktivität von Industrie und Landwirtschaft im Bereich der Po-Ebene von allgemeinem Interesse sein kann.

Weiterhin soll hier das Projekt der Hochrheinkanalisation⁽¹⁾, das eine gewisse Umlenkung der österreichischen Außenhandels-güter über den nationalen Hafen Bregenz an den Rhein ermöglichen würde, lediglich erwähnt und auf den R-M-D-Kanal und die geplante Moselkanalisation eingegangen werden.

Die Rhein-Donau-Schiffahrtsstraße gewinnt zwar europäische Bedeutung im Hinblick auf die Verbindung Westeuropas mit Südosteuropa und die damit mögliche Schaffung eines zusammenhängenden europäischen Wasserstraßennetzes. Es erscheint aber zweifelhaft - von den Zweifeln hinsichtlich des volkswirtschaftlichen Nutzens abgesehen - ob ein solcher Kanal eine so große Fernwirkung hat. Denkt man an die Donau, so muß das bezweifelt werden. Das Gesamtprojekt dürfte im Augenblick, ungeachtet des Wertes eines Stichkanals bis Nürnberg, kaum wirkliche Bedeutung haben und angesichts der Kosten vorerst nicht verwirklicht werden können⁽²⁾.

(1) Es wird unter anderem verwiesen auf H.R.Meyer, Probleme schweizerischer Verkehrspolitik, a.a.O., S.242 und E.Seiler, Die Bedeutung der Wasserstraßen für die Raumordnung, Forschung und Leben Heft 2/1951, S.40.

(2) s.folgende Seite

Völlig ablehnend muß man der Frage der Moselkanalisierung gegenüberstehen.

Es muß zunächst mit Nachdruck darauf hingewiesen werden, daß die Verwirklichung dieses Projektes nicht von politischen und einseitig französischen Gesichtspunkten abhängig gemacht werden darf. Damit würde man an den wesentlichen Zielen einer verkehrswie gesamtwirtschaftlichen Integration vorbeigehen. Auch der Plan einer Moselkanalisierung muß ausschließlich nach seiner eigenen Problematik beurteilt werden.

Sinn der Moselkanalisierung soll die Beseitigung gewisser Nachteile der geographischen Lage der französischen Schwerindustrie sein. Der Zweck der Montanunion ist jedoch nicht in einer Nivellierung der Standorte und Produktionsbedingungen zu erblicken. Es liegt nicht im Wesen der Wettbewerbsbestimmungen des Montanvertrages, den Absatz der überdimensionierten französischen Stahlindustrie zu sichern. Zum anderen ist eine wesentliche Schlechterstellung der luxemburgischen und der saarländischen Eisenindustrie und der wallonischen Metallindustrie zu befürchten, die mit Recht zur Abwehr dieser echten Diskriminierung ebenfalls eine Wasserstraßenverbindung fordern könnten.

Die wirtschaftliche Berechtigung des Planes ist sehr zweifelhaft. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen darf nicht überschätzt werden, zumal die Ruhr kaum noch lothringische Minette bezieht. Die Austauschrelationen, die 1913 mit 8 Mio. t Koks und 5 Mio. t Erz den höchsten Stand aufwiesen, betrugen 1951/52 6,9 Mio. t Koks und 0,1 Mio. t Erz.

Zwar sind für die französische Stahlindustrie für den Export von etwa 2 Mio. t Walzstahlerzeugnissen über Rotterdam/Amsterdam statt über die französischen Atlantikhäfen beträchtliche Frachtsenkungen zu erwarten (neben der Verbilligung beim Ruhrkoksbezug). Ein wesentlich über diese Menge hinausgehendes zusätzliches Verkehrsaufkommen darf jedoch nicht erwartet werden.

Überdies wird die von der DB und der SNCF geplante Elektrifizierung der Strecke Thionville-Koblenz eine gesteigerte

(2) In diesem Sinne äußerte sich u.a. O. Most. Zum gegenwärtigen Stand des Rhein-Main-Donau-Projektes. Internationales Archiv für Verkehrswesen. 22/1951, S. 514. Vor allem der Grundsatz, lediglich die Kosten für die Unterhaltung eigenwirtschaftlich zu decken, die Kosten für den Bau dagegen den öffentlichen Haushalten voll anzulasten, kann heute nicht mehr allgemein gelten.

Ausnutzung der Bahnstrecke und zugleich durch die Rationalisierung im Bahnbetrieb sinkende Selbstkosten und damit die Möglichkeit einer Senkung der Tarife bewirken.

Allerdings würde dazu die Einführung besonderer Ruhr-Mosel-Tarife notwendig sein, da sich bei der Gemeinwirtschaftlichkeit des deutschen Eisenbahngütertarifs eine Kostensenkung in einer bestimmten Verkehrsrelation nicht in einer Tarifsenkung niederschlägt. Bei den ungleichen Streckenanteilen (auf die DB entfallen r. 300 km, auf die SNCF etwa 50 km) würden sich bei einem degressiven Sondertarif besonders für die SNCF Einnahmeausfälle ergeben. Das ist jedoch eine Schwierigkeit, die überall auftaucht, wenn man an die Schaffung einheitlicher Eisenbahngütertarife denkt.

Der Ausbau der Moseltalbahn mit einer allen möglichen Anforderungen gerecht werdenden Leistungsfähigkeit (Steigerung auf 24 Mio. Tonnen in jeder Richtung bei einem heutigen Verkehrsvolumen von 11 Mio. t) würde etwa nur 1/4 bis 1/3 (170 Mio.DM) der für die Kanalisierung der Mosel benötigten Mittel (die Angaben schwanken zwischen 500 und 600 Mio.DM) beanspruchen.⁽¹⁾

Das Maß der Frachtermäßigung von etwa im Durchschnitt 50 % bei einer Kanalisierung gegen eine mögliche Ermäßigung von etwa 33 % bei Elektrifizierung und der Erstellung eines Selbstkostentarifes rechtfertigt, ganz abgesehen von den schon erwähnten ungünstigen Auswirkungen auf die Wettbewerbsbedingungen im Sektor der Montanindustrie, das Projekt nicht, zumal sich im Falle der geplanten Finanzierung durch Schifffahrtsabgaben, auch nach Abzug der Ausgaben für den Energiesektor, angesichts der übertriebenen Schätzungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens sich kaum noch eine Frachtersparnis ergeben wird.

(1) Der Hinweis ist wichtig, daß eine Finanzierung durch Mittel der Hohen Behörde nach Art. 54, Abs.2 durch Veto eines Mitgliedes verhindert werden kann.

Kapitel X. Das Eisenbahnwesen in Westeuropa.

1) Die Bedeutung der Eisenbahnen für die Verkehrswirtschaft.

Unter den Verkehrsträgern nimmt die Eisenbahn eine besondere Stellung ein. Einmal ist sie gemessen an ihren Transportleistungen - wobei der Personenverkehr gar nicht betrachtet werden soll - das bedeutendste Verkehrsmittel. Sie vermag dabei, ungehindert durch die Witterung, die Masse der Transportaufgaben in allen Relationen am zuverlässigsten zu erfüllen. Besonders in den weiteren Entfernungen zeigt sich die Stärke des Güterverkehrs der Eisenbahn und hierbei wieder die Überlegenheit in der Massengutbeförderung. So fand der deutsche Kohleversand im $\emptyset$ der Jahre 1946 - 51 zu 65 % auf der Schiene statt, wobei der Anteil der Kohle am Gesamtgüter schienenerverkehr 37 % ausmachte⁽¹⁾. Absolut gesehen ist sie hier auch der Binnenschifffahrt überlegen, da diese an die verhältnismäßig wenigen Wasserstraßen gebunden ist. In Deutschland müßte sie auch in diesen Relationen viel stärker mit dem Wettbewerb der Eisenbahn rechnen, wenn die deutsche Gütertarifpolitik nicht eine gewisse Arbeitsteilung ermöglicht und der Binnenschifffahrt auch im gebrochenen Verkehr ein stärkeres Transportvolumen sichert.

Zum anderen unterscheidet sich die Bahn auch im Betrieblichen und Organisatorischen stark von den anderen Verkehrsmitteln. Der Verkehr der Eisenbahn ist öffentlicher Verkehr. Ihm steht der private Verkehr bei Binnenschifffahrt, Seeschifffahrt und den verschiedenen Formen des Güterkraftverkehrs, soweit er nicht von der Bahn selbst betrieben wird, gegenüber. Aber das ist zunächst nur ein kraft der der Eisenbahn auferlegten Pflichten konstruiertes Unterscheidungsmerkmal. Aber hinsichtlich der Betriebsform und der Erbringung der Betriebsleistungen, das nun z.T. als Ergebnis der öffentlichen Aufgaben, herrschen andere Bedingungen.

Die Unterschiede liegen im Kostengefüge, in der andersartigen Kostenermittlung, die sich für die Einzelleistung kaum exakt durchführen läßt, in einer andersartigen Aufwandsrechnung und in einem System des Kostenausgleichs im Rahmen des Gesamtbetriebs, jedenfalls soweit, wie das Eisenbahngütertarifsystem

(1) Nach Angaben des Deutschen Kohleverkaufs; Wirtschaft und Statistik, 11/1951, S. 1129.

nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen gebildet ist.

Die Gemeinwirtschaftlichkeit, und das ist das Kennzeichen des Öffentlichen Verkehrs, kommt in den der Bahn auferlegten Prinzipien der Betriebs- und Beförderungspflicht, Bindung an einen veröffentlichten Tarif, Tarifgleichheit im Raum und schließlich in der besonderen Ausbildung der Staffeltarife zum Ausdruck; (auf Besonderheiten bei den Tarifsystemen der verschiedenen Bahngesellschaften wird an späterer Stelle eingegangen). Die Berechnung der Beförderungspreise erfolgt nicht nach den wirklichen Kosten der Leistung, sondern nach durchschnittlichen Kosten. Die Tarife berücksichtigen zwar durch die besondere Ausbildung der vertikalen Staffel, der Wagenklassen und Abfertigungsgebühren die allgemeine Tatsache, daß die Selbstkosten bei steigender Entfernung und Menge sinken. Aber die Tarifgleichheit im Raum bleibt im Rahmen der meisten Tarifsysteme bestehen.

Das Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern verschlechterte sich immer mehr in dem Maße, wie der Gütertransport auf der Straße sich ausbreitete.

Die z.T. nicht sehr starke Berücksichtigung der Selbstkosten im Bahntarif kann den anders tarifierenden Wettbewerbern dort Transportzuwächse bringen, wo sie eigentlich der Bahn kostenmäßig unterlegen sind, weil ihnen unter Umständen noch eine genügende Spanne zwischen ihren höheren Selbstkosten und dem Bahntarif bleibt. Es stellt sich dann heraus, daß kein echter Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern besteht. Bei einer freieren Preisstellung für die Bahn wäre eine den betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen entsprechende Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen möglich; dies zeigen Beispiele in Frankreich und Belgien. Hier liegen aber andere Verhältnisse vor. Die räumliche Struktur von Industrie und Bevölkerung und die geringen Entfernungen in Belgien schaffen andere Bedingungen.

Ließe man aber z.B. in Deutschland eine stärkere Berücksichtigung kommerzieller Gesichtspunkte zu, die zur Schaffung "marktgerechter" Beförderungstarife führen würde, dann bedeutete das eine Vernachlässigung der Wirtschaftspolitik, die auf Dezentralisierung und Förderung der mittelständischen Klein- und Mittelindustrie bedacht ist und es würde sich ein stärkerer

Druck auf die Binnenschifffahrt bemerkbar machen. Will aber die Bahn die zur Aufrechterhaltung ihrer Betriebsführung notwendigen Transporte nicht verlieren, so muß man ihr die Möglichkeit geben, sich dem Wettbewerb anzupassen⁽¹⁾.

Für die Betriebsführung der Eisenbahnen stellt sich somit folgendes Problem: Wie ist es möglich, bei weitgehender Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Pflichten die Existenz der öffentlichen Verkehrsmittel in Anbetracht der Konkurrenz der nicht den gleichen Verpflichtungen unterworfenen Verkehrsmittel zu sichern? Die Grenzen für eine weitere Aufrechterhaltung der gemeinwirtschaftlichen Ordnung bzw. der bestehenden Tarifgrundsätze liegen dort, wo die Existenzgrundlagen des Verkehrsmittels Eisenbahn auf dem Spiele stehen. Die Wege, dies zu verhindern, sind mannigfaltig. Hier liegen zugleich auch die größten organisatorischen Schwierigkeiten für eine engere Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen, weil in den einzelnen Ländern verschiedene Wege beschritten werden.

Grundsätzlich kann der im Verhältnis der Verkehrsträger eingetretene Strukturwandel im Transportwesen keiner Umbewertung in der Bedeutung der einzelnen Verkehrsmittel gleichkommen, denn der Lastkraftwagen kann das Schwergewicht der Transporte niemals übernehmen und die Binnenschifffahrt bleibt an das vorhandene Wasserstraßennetz gebunden. Die Eisenbahn ist in keiner ihrer Aufgaben ersetzbar und ist das Universalverkehrsmittel geblieben.

2) Die Notwendigkeit und Möglichkeit einer engeren Zusammenarbeit der Eisenbahnen.

Im innereuropäischen Verkehr ist die Eisenbahn der wichtigste Verkehrsträger. Besonders bei den Rohstoffen erbringt die Bahn, trotz der für bestimmte Regionen großen Bedeutung des Rheins, den größten Teil der Transportleistungen im kontinentalen Binnenverkehr. Die Spurengleichheit hat die technische Durchführung der Transporte und die Verbindung nationaler Netze auch über die Grenzen hinweg ermöglicht.

(1) Der Konflikt, vor den man gestellt ist, kommt sehr deutlich im Text des deutschen Reichsbahngesetzes bzw. Bundesbahngesetzes zum Ausdruck. Reichsbahngesetz vom 14.7.1939, §6, Abs. 2: Die Reichsbahn ist gehalten "ihre Wirtschaft so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und der Verpflichtungen notwendigen Ausgaben selbst bestreiten kann"; entsprechend Bundesbahngesetz vom 13.12.1951 §4, Abs. 1: "Die Deutsche Bundesbahn ist unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten."

Freilich bedurfte es dazu ebenso der Abschlüsse eine Reihe von zwischenstaatlichen und internationalen Abkommen und Verträgen, die die technische und organisatorische Abwicklung des internationalen Verkehrs auf der Schiene ermöglichten. Dies geschah zunächst aus Gründen der Zweckmäßigkeit und technischen Notwendigkeit, aber hier liegen bereits Ansätze zu einer engeren Zusammenarbeit.

Allerdings würde im Bereich der Eisenbahn, anders als beim Straßen- und Binnenschiffsverkehr, die Integration eine innere Koordination, zumindest weitgehende Angleichung, der verschiedenen Betriebssysteme der einzelnen Bahngesellschaften erfordern, d.h. Formen der Zusammenarbeit, die über den Rahmen der jetzt bestehenden internationalen Organisationen in diesem Bereich weit hinausgehen. Die Frage ist, wieweit dies, wenn man die Integration durchführen will, überhaupt möglich ist.

Im Bereiche der Eisenbahnen muß die Starrheit der bestehenden Verhältnisse und die schon erwähnte enge Verknüpfung von Eisenbahngütertarifpolitik und der Wirtschaftspolitik zunächst die Möglichkeiten der engeren Zusammenarbeit einschränken, weil keine Einheitlichkeit hinsichtlich der Betriebsführung vorliegt.

Der Ansatz zu einer Koordinierung erfolgte in Frankreich nicht zuletzt im Bereich der Bahn selbst und führte zu einer ziemlich grundlegenden Änderung des Tarifsystems. Deutschland und Österreich suchen dies durch stärkere Reglementierung des Güterverkehrs auf der Straße, jedenfalls nicht durch Änderung des Tarifsystems oder des Prinzips der Unkostendeckung, zu erreichen. In Italien, Spanien und auch in Frankreich hat der Staat praktisch die Gesellschaften von der Pflicht einer ausgeglichenen Betriebsrechnung entbunden und übernimmt Fehlbeiträge in die Staatshaushalte entweder als Kredite oder Zuschüsse. Auf die Situation in den Niederlanden und in der Schweiz wurde bereits an anderer Stelle hingewiesen.

3) Das Eisenbahnwesen in Westeuropa und die Grundzüge der Tarifsysteme der Eisenbahngesellschaften.

Es erscheint notwendig, das Eisenbahnwesen in Europa, besonders in den Ländern, die im Zusammenhang mit der Montanunion interessieren (also neben den Ländern der Gemeinschaft vor allem Österreich und die Schweiz) einer Betrachtung zu unterziehen.

Es sollen dabei die Formen der Betriebsführung untersucht werden sowie alle Faktoren, die im Hinblick auf eine Zusammenarbeit wesentlich sind. Die wichtigsten Tarifelemente sind in Tabellenform auf Seite 118 dargestellt worden⁽¹⁾.

In Deutschland wird die Notwendigkeit einer gemeinwirtschaftlichen Betriebsführung am allerstärksten betont. Die besondere Ausbildung des Gütertarifsystems mit einer stark ausgeprägten Wertstaffel, die praktisch durch die Anwendung von Ausnahmetarifen noch weiter auseinandergezogen wird, macht dies deutlich. Die Ausnahmetarife wurden zumeist wegen bestimmter Erfordernisse der Wirtschaft entwickelt. Aber auch eigenbetrieblichen Erfordernissen verdanken verschiedene AT's ihre Entstehung, nämlich solche, die sich als Wettbewerbstarife gegen ausländische Bahnen, den Lastkraftwagen oder, wie zum großen Teil die S-Tarife, gegen den Binnenwasserweg richten. Das Verhältnis der Einnahmen bei den nach Regelklassen beförderten Gütern zu den Einnahmen der nach Ausnahmetarifen transportierten, das im $\emptyset$ der letzten Jahre ziemlich genau 1 : 2 betrug, verdeutlicht die Bedeutung der Ausnahmetarife.

Das Tarifsyst $\ddot{e}$ m der belgischen Eisenbahngesellschaft (CFB - Societ $\acute{e}$ Nationale des Chemins de fer Belges) ber $\ddot{u}$ cksichtigt einmal sehr stark die Wettbewerbsverh $\ddot{a}$ ltnisse auf dem Verkehrsmarkt. Die kurzen Entfernungen sind verh $\ddot{a}$ ltnism $\ddot{a}$ ssig stark belastet, da hier ohnehin der Lastkraftwagenkonkurrenz schwer begegnet werden kann, in den weiten Entfernungen dagegen wird die Degression angewendet. Zum anderen ist der Tarif in den Dienst der staatlichen Wirtschaftspolitik gestellt. Dies $\ddot{a}$ u $\ddot{e}$ rt sich in der Erstellung einer gro $\ddot{u}$ sen Anzahl von Ausnahmetarifen, wobei vor allem der Ausfuhr- und Transitverkehr gef $\ddot{u}$ rdert wird, was nicht zuletzt seit jeher dem Eisenbahnhafen Antwerpen zugute gekommen ist.

Die Lage der luxemburgischen Eisenbahngesellschaft (CFL - Societ $\acute{e}$ Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois) weicht wesentlich von der $\ddot{u}$ brigen Gesellschaften ab.

Das Tarifsyst $\ddot{e}$ m mu $\ddot{s}$ sich den durch die gegebenen Voraussetzungen in geographischer und wirtschaftlicher Hinsicht ergebenden

(1) Eine recht eingehende Untersuchung, die nicht nur die Kohlentarife umfa $\ddot{s}$ t, findet sich bei Slieden, a.a.O., S.83 ff. Vgl. im $\ddot{u}$ brigen Wegweiser durch die G $\ddot{u}$ tertarife Europas, Basel 1953 und laufende Nachtr $\ddot{a}$ ge. Herausgegeben von der Internationalen Transport-Zeitschrift.

Schwierigkeiten anpassen. Bei den geringen Transportweiten (die Ø-Weite liegt zwischen 30 und 40 km) und dem hohen Anteil der Fixkosten ist eine stärkere Durchbildung der Entfernungsstaffel nicht möglich. Das Tarifniveau ist verhältnismäßig hoch.

Die Italienischen Staatsbahnen (FS - Ferrovie dello Stato) sind seit Jahren in eine chronische Defizitwirtschaft verstrickt. Dies hängt zunächst mit der verkehrswirtschaftlichen Situation zusammen. Bedingt durch die geographischen Verhältnisse haben See- und Küstenschifffahrt auch für den Binnenverkehr erhöhte Bedeutung und zwingen die Bahn zu einer besonderen Begünstigung der weiten Entfernungen (in der Entfernungsstaffel scharfer Knick bei 900 km). Hinzu tritt die sich ständig verstärkende Konkurrenz des Lastkraftwagens, der in Italien, jedenfalls noch, große Freiheit genießt.

Anteil der FS am Güteraufkommen nach tkm.

	FS		Güterstraßenverkehr	
		Mia.tkm		Mia.tkm
1950	12,0	" "	14,0	" "
1951	12,0	" "	15,8	" "
1952	12,36	" "	18,2	" "

Quelle: H.Gosse, Die Verkehrspolitik u. finanzielle Lage der europäischen Eisenbahnen, Die Bundesbahn 2/54, S.98.

Dennoch ist der Staat bemüht, die ausgeprägte horizontale Stafelung beizubehalten und das Tarifniveau, das niedrigste in Europa, möglichst wenig zu erhöhen und nimmt dafür Fehlbeträge in Kauf und übernimmt sie in den Staatshaushalt. Der italienische Staat hat wesentliche Zuschüsse zur Ausbesserung von Kriegsschäden und für Neuinvestitionen zur Verfügung gestellt.

Auch den FS ist es möglich - diese Situation finden wir noch im niederländischen, französischen und in geringerem Umfange im schweizerischen Tarif - mit einzelnen Verkehrsbenutzern nicht zu veröffentliche Sonderabmachungen zu schließen, wobei Tarifiermäßigungen oder andere Erleichterungen gewährt werden können.

Bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB/CFF) ist die finanzielle Lage außerordentlich günstig, wenngleich die Beschaffung des für Neuinvestitionen notwendigen Kapitals Schwierigkeiten macht. Die durch die zunehmende Konkurrenz des Lastkraftwagens erzwungenen Tarifmaßnahmen bestanden in einer weitgehenden Reduzierung der Klassenspannen und in der Erlaubnis zur Gewährung von Frachtermäßigungen.

In Frankreich hat in Anpassung an die Wettbewerbslage der Gütertarif der SNCF (Société Nationale des Chemins de fer Francaise) eine durchgreifende Änderung erfahren. Die Tarifreformen brachten eine Anpassung der Frachten an die Selbstkosten durch Ausbau der Mengentaffel (Begünstigung durch Rückvergütungen für die Kosten der Zugbildung bei Aufgabe der Güter in geschlossenen Zügen und bei Privatwagenbenutzung) sowie Regelmäßigkeitsrabatte. Ferner erfolgt die Tarifierung für das einzelne Gut innerhalb einer bestimmten Frachtsatzgabel, die durch einen die Selbstkosten der SNCF berücksichtigenden Mindestsatz und einen auf den Wettbewerb, nämlich die $\emptyset$ -Selbstkosten des Güterfernverkehrsgewerbes abgestellten Höchstsatz begrenzt wird. Die Spanne zwischen barème minimum und barème maximum (das Maximalbarème ist immer das mit dem niedrigeren Frachtsatz) beträgt zwischen 4 und 12 barèmes. Bei einer Barème-Spanne von 2,531 % beträgt also die Gesamtspanne zwischen 10 und 30 %. Es bestehen 3 Barème-Gruppen mit schwacher (1-99), mittlerer (101-194) und starker (201-290) Entfernungsstaffelung. Durch die Wahl des Barèmes wird eine Berücksichtigung der Verkehrsichte auf den einzelnen Strecken möglich gemacht. Alle Bahnhöfe werden, je nach ihrer Bedeutung und der Auslastung der betreffenden Strecke, in ein System von 4 Gruppen mit jeweils einer bestimmten Kennziffer eingeordnet. Durch Summierung der Indexziffern für Aufgabe- und Empfangsstation wird das für die Tarifierung im einzelnen Transportfall in Frage kommende Barème durch Subtraktion der gefundenen neuen Ziffer vom Minimalbarème gefunden. Die Mindestfracht darf jedoch (beim Regeltarif) nicht unterschritten werden. Eine Ausnahme machen die Montan-Tarife (EUR - Barèmes); hier gibt es kein Minimal- oder Maximalbarème, es wird stets das gleiche Barème angewendet.

Der Vorteil dieses Systems ist es, daß in den Knotenpunktverkehren der Lkw-Konkurrenz begegnet werden kann und eine Abschöpfung dieses gewinnträchtigen Verkehrs verhindert wird und daß auf den Strecken mit geringerer Auslastung die Frachtsätze den höheren Selbstkosten entsprechen. Zudem wurden die Sätze in den nahen Entfernungen angehoben (die Mindestentfernung beträgt 25 km; für einzelne Güter nur 7 km), sowie der Bahn die Möglichkeit der Stilllegung unrentabler Nebenstrecken und deren Ersetzung durch Straßenverkehre gegeben.

a)	Bahngesellschaft	SNCF	NS	CFB	CPL	FS	ÖBB	SBB	DB
b)	Gemeinwirtschaftl. Grundsätze	ja	nein	nein s, aber m)	nein	ja	ja	ja	ja
c)	Berücksichtigung d. Selbstkosten	ja	ja	ja	ja, Berücks. d. geogr. Lage	ja, s. aber vert. Staffel	nein	nein	ja, im Rahmen von b)
d)	Wertstaffel	Ersetzt d. Wagenraumst. 4 Serien; unterschiedsch. Haupt- u. Nebekl.	Klassen A-D; Höchstsätze; Sonderabk. möglich	8 Klassen 1-7 und 9	Klassen 1-6 schw. Staffel 100 : 62,8 bei 40 km	ja starke Staffelung	Klassen A-G starke Staf- fel A:G = 100:33	Klassen 1-9 schwache Staffelung	Klassen A-G
e)	Entfernungsstaff.	differ. n. Gütern	ja	ja	schwache Staffelung	für alle Kl. gleichen	ja	ja	ja, differ. n. Klassen
f)	Absolutes Maß der Staffelung	bis 100 km gering; darüber starke Degression	bis 100 km schwach; ab 200 km stark. Degression	bis 85 km geringe, dann stärkere Staffelung	geringe St. Ø-Transport= weite nur 40 km	b. 100 km ger. b. 900 km gl.= mäßige, ab 900 starke Staff.	ähnlich DB	über 100 km starke Staffelung	b. 100 km mäßige, dann starke Degression
g)	Mengenstaffel	hohe Nebenklassen- zuzuschläge	Hauptkl.: 15 t Nebekl.: 10 t 5 t	Hauptkl.: 20 t Nebekl.: 15 t 10 t	Hauptkl.: 20 t Nebekl.: Kl. 1-3: 5, 10 t Kl. 4-6: 10, 15 t	Hauptkl.: 15 t Nebekl.: 10 t 6 t	Hauptkl.: 15 t Nebekl.: 10 t 5 t	Normalkl. 10 t Zuschlag 5 t Abschlag 15 t	Hauptkl.: 15 t Nebekl.: 10 t 5 t
h)	Begünstigung geschlossen. Züge	ja	nein	nein	nein	nein, aber Beg. ganz. Wagenld.	nein	nein	nein
i)	Besondere Abfertigungsgebü.	nein aber Einschr. Gebühr	nein	ja	Einschreibes- gebühr	nein	ja gebunden an Wertstaffel	ja, geringer gestaff. als Wertstaffel bes. Stempelg.	ja gebunden an Wertstaffel
j)	Tarifgleichheit im Raum	Ersetzt d. Höchst- u. Mindestsätze; Ber d. Verkehrsdi.	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
k)	Tarifzwang	nein Prinz. durchbr.	nein	ja	ja	ja, frei unter 25 km	ja	Prinzip durchbrochen	ja
l)	Sonderabmachungen	ja Vertragstar. haben z. größten Teil Re- geltarife ersetzt	ja Kundenkon- trakte; dem Wettbewerb angepaßt	nein	nein	ja Vertragstari- fe möglich; Treueerklärg. Mindestmen- genklausel	nein	ja besond. Fracht- ermäßigungen möglich	nein
m)	Ausnahmetarife	ja s. aber l)	s. l) Wettbewerbs- tarife	zahlr. AT's. starke Be- günst. v. Ex- port u. Trans	wenige Spezialtari- fe	zahlreiche AT's, z. Teil Unterkosten- tarife	zahlreiche Ausnahme- tarife	Klassen 5-9 gelten als Ausnahmetar.	zahlreiche Ausnahme- tarife

Vgl. auch Wissenschaftlicher Beirat beim BVM; Schriften-
reihe Heft 1; Vorschläge für eine Reform des deutschen
Eisenbahngütertarifs, Anhang S. 25 ff.
und Sliepen, a.a.O.

Schließlich sollte aber im Wagenraumsystem durch unterschiedliche Festsetzung von Haupt- und Nebenklassen in den 4 Serien für 4 Gütergruppen erreicht werden, daß der Versand solcher Güterarten, bei denen normalerweise die Auslastung der Wagen geringer ist (also höherwertige Güter) nicht zu stark gegenüber den Rohstoffen (bei denen entsprechend der normalerweise größeren Auslastung auch höhere Gewichtsklassen festgesetzt wurden) benachteiligt wird. Praktisch jedoch ist auch das Wagenraumsystem durch die Vertragstarife ersetzt worden.

Wesentlichster Inhalt der Tarifreform war nämlich die teilweise Aufhebung des Tarifizwangs. Durch Lockerung der Tarippflicht ist der SNCF der Abschluß von Sondervereinbarungen ermöglicht worden. Derartige Vertragstarife brauchen nicht veröffentlicht zu werden und dürfen die Mindestsätze unterschreiten. Diese Bestimmungen haben außerordentliche Bedeutung erlangt. In der Praxis werden die Frachten für den überwiegenden Teil der Transporte ausgehandelt. Die Tarifierung nach Anwendungstarifen ist zur Regel geworden, der Normaltarif dagegen zur Ausnahme.

In der Realität dürfte das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit keine so große Durchbrechung erfahren haben; es fällt aber schwer, allein auf Grund des Tarifaufbaus ein Urteil darüber abzugeben.

Das französische Tarifsysteem wurde eingehender besprochen, weil die Frage aufgeworfen werden muß, ob nicht wesentliche Elemente dieses Systems in einen europäischen Tarif übernommen werden könnten. Hier wird nämlich in außerordentlich starkem Maße, wie Sliepen feststellt, die "Interdependenz von Frachten, Verkehrsvolumen und Selbstkosten des Transportes" berücksichtigt⁽¹⁾.

Die Betriebsführung der SNCF gibt keinen Aufschluß darüber, wieweit eine Verbesserung der finanziellen Situation der Bahn auch wirklich erreicht werden kann. Einstweilen, trotz Übernahme der Kosten für Kriegsschädenbeseitigung und Errichtung von Neuanlagen durch den Staat, schließt die Betriebsrechnung jährlich mit hohen Fehlbeträgen ab, die teils vom Staat übernommen teils kreditiert werden. Ursache hierfür dürfte in erster Linie das Zurückbleiben der Tarifhöhe hinter dem allgemeinen Preisniveau sein.

(1)Sliepen, a.a.O., S. 96.

Im Bereich der Saarländischen Eisenbahnen (SEB) herrschen einstweilen in tarifarischer Hinsicht die gleichen Verhältnisse wie in Frankreich. Im Rahmen der Montanttarife werden der saarländische und der französische Streckenabschnitt wie ein Abschnitt behandelt. In Österreich (ÖBB - Österreichische Bundesbahnen) ähnelt die Situation der deutschen.

Das Tarifsystem der niederländischen Eisenbahn (NS - NV Nederlandse Spoorwegen) wird bestimmt durch die verkehrspolitischen Verhältnisse. Die NS, die als einzige der westeuropäischen Gesellschaften juristisch selbständig ist, ist in ihrer Tarifpolitik völlig frei. Es fehlt an allen Kennzeichen einer gemeinwirtschaftlichen Tarifbildung, und übrigens auch an der Notwendigkeit dazu. Soweit die Tarife veröffentlicht sind, geben sie Höchstsätze an, die im Rahmen von Sonderabmachungen, vor allem aus Gründen des Wettbewerbs mit der Binnenschifffahrt, unterschritten werden dürfen. In dieser Ausprägung ist dem niederländischen nur das englische Tarifsysteem verwandt. Die NS arbeitet mit beträchtlichen Überschüssen, obgleich aus Wettbewerbsgründen Massengüter auf den weiten Entfernungen zu außerordentlich niedrigen Frachtsätzen befördert werden⁽¹⁾.

Es findet sich in allen Ländern das die Verkehrspolitik entscheidend beeinflussende Problem der Abstimmung der einzelnen Verkehrsträger. Mit Bezug auf die Eisenbahn heißt das: Wie kann die Lebensfähigkeit dieses wichtigsten Verkehrsmittels erhalten werden? Die Frage wäre leicht beantwortet, billigte man vor allem der Eisenbahn überall größere Tariffreiheit zu, befreite sie von allen belastenden Bindungen und stellte sie damit ihren Wettbewerbern gleich. Dieser Weg wurde in mehr oder weniger starkem Umfange in einzelnen Ländern beschritten, indem man den Gesellschaften eine mehr kommerzielle Betriebsführung zubilligte.

In Deutschland aber werden die gemeinwirtschaftlichen Bindungen der DB für so wichtig erachtet, daß man sich zu keinerlei prinzipiellen Änderungen im Eisenbahngütertarifsystem ent-

(1) Dieser Umstand bringt es z.B. mit sich, daß im deutsch-niederländischen Verkehr die kürzeste Strecke keineswegs in jedem Falle auch die Frachtgünstigste ist. Es empfiehlt sich u.U., einen Weg zu wählen, bei dem der niederländische Streckenabschnitt relativ groß ist. Eine weitere Rolle bei der Streckenwahl spielen auch die Wechselkurse (dies gilt für jeden grenzüberschreitenden Verkehr) und die Art der Einstufung des beförderten Gutes in den einzelnen Tarifen.

schließen kann.

Man mag zweifeln, ob wirklich eine so starke inhaltliche Identität zwischen einem schlechthin "gemeinwirtschaftlichen" Tarifsystem und dem deutschen besteht. Vielleicht müßte man sagen, bezogen auf die Struktur der deutschen Wirtschaft ist eine andere Ausprägung kaum vorstellbar; dann wird man dieses System materiell nicht ändern können.

Immerhin wird auch im Rahmen des neuen französischen Tarifsystems nicht grundsätzlich auf eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung verzichtet, wenngleich auch die räumlich anders strukturierte französische Industrie im großen und ganzen nicht so abhängig ist von einer bestimmten Ausbildung des Tarifs wie Teile der deutschen Industrie.

Man ist überall in Westeuropa vom Wert einer Dezentralisation der industriellen Produktion überzeugt und ist nicht gewillt, diesen Prozeß durch willkürliche Tarifmanipulationen zu hemmen. Deutschland ist keinesfalls das einzige Beispiel für eine solche Politik.

Es mag an und für sich gleichgültig sein, welchen Weg die einzelnen Staaten bei der Ordnung der binnenländischen Verkehrsmärkte beschreiten. Man wird sich aber gerade im Bereich der Eisenbahn der Tatsache bewußt, daß die Verschiedenheit der Methoden in den einzelnen Ländern dem Ziel der engeren europäischen Zusammenarbeit, die vielleicht einmal darin münden soll, was wir einstweilen noch als "Harmonisierung" der Tarife sehr vage bezeichnen, kaum dienlich sein dürfte. Die rein technischen Probleme dagegen werden sehr viel leichter zu lösen sein.

Die entscheidende Frage ist, ob eine weitgehende Vereinheitlichung, die auch die Tarifpolitik der europäischen Eisenbahnen einschließt, überhaupt sinnvoll ist, d.h. ob auch eine materiell engere Verflechtung der Bahnen notwendig ist. Untersuchen wir diese Frage, so müßte zunächst der Kreis der Teilnehmer beschränkt werden auf die Länder der Montanunion, weil hier allein die Voraussetzungen für ein solches Vorgehen vorhanden sind, nämlich eine, wenigstens teilweise, Vereinheitlichung bestimmter Gütermärkte, ohne die eine Vereinheitlichung der Gütertarife ja sinnlos wäre. Bestimmte Maßnahmen müßten auch mit der Schweiz und mit Österreich abgestimmt werden. Zwar liegt darin eine

Einschränkung, aber für derartig einschneidende Tarifmaßnahmen könnte vorläufig der Kreis nicht größer gezogen werden.

Die Antwort ist dann verhältnismäßig einfach. Gipfelt die europäische Integration tatsächlich in einem gemeinsamen Markt, folgt vielleicht einer Zollunion sogar eine Währungsunion, dann würde die Schaffung eines gemeinsamen Gütertarifs der Eisenbahnen ebenfalls notwendig werden. Vor einer solchen Konstellation aber kann von der Seite der Verkehrspolitik die Frage gar nicht beantwortet werden, oder besser gesagt, solange ist die Fragestellung falsch.

Das Problem heißt heute Schaffung geeigneter Voraussetzungen für die Vereinheitlichung im europäischen Eisenbahnwesen. Es gilt dabei vor allem zu prüfen, wo Gemeinsames oder Trennendes die Schaffung einheitlicher Tarifgrundsätze fördert oder verhindert.

Zunächst: Die zahlreich bestehenden Verbandstarife mit gemeinsamen Beförderungsbedingungen und Frachtsätzen zwischen einzelnen Eisenbahngesellschaften haben sich bewährt, die Grenzabfertigungen und die Durchführung internationaler Verkehre auf der Schiene zu erleichtern. Zweck dieser Tarife ist es, dem Verfrachter die Wahl der günstigsten Route zu sichern und die Berechnung und Bezahlung in der eigenen Währung zu ermöglichen (als Verrechnungseinheit dienen meistens Schweizer Rappen). Daneben gewähren die Tarife oft frachtliche Vergünstigungen. Derartige Tarife beziehen sich sowohl auf den Durchfuhr- (wie z.B. die an anderer Stelle schon erwähnten BÖS und NÖS) wie auf den Wechselverkehr.

Der "Internationale Eisenbahntarif für die Beförderung von Eisen- und Stahlwaren von bestimmten luxemburgischen Stationen nach bestimmten deutschen Stationen", übrigens der erste durchgerechnete internationale Tarif vor dem Wirksamwerden der EGKS-Tarife, an dem die DB beteiligt war, enthielt bereits Globalsätze, die aus Elementen beider Tarife gebildet waren und Gebühren für Grenzzollabfertigung und sonstige Nebengebühren enthielt. Andere Beispiele sind in Deutschland der direkte Tarif zur Koksbeförderung von der Ruhr nach Luxemburg und im Ausland der Internationale Kohlentarif Frankreich/Saar-Italien (über die Schweiz oder französisch-italienische Grenze), der auch nach Wirksamwerden der Montanunion als Spezialtarif bestehen blieb.

4) Bestehende Abkommen und Organisationen, die die zwischenstaatliche Zusammenarbeit im Eisenbahnwesen betreffen.

Es darf nicht verkannt werden, daß es wesentlicher Übereinkünfte in technischer und rechtlicher Hinsicht bedurfte, um den Abschluß von Verbandstarifen und überhaupt die reibungslose Abwicklung eines internationalen Verkehrs auf der Schiene zu ermöglichen. Insoweit ist die in den verschiedenen Organisationen in den letzten 60 Jahren geleistete Arbeit erst die Voraussetzung für eine Vereinheitlichung im Eisenbahnwesen. Es müssen bestimmte Grundsätze aufgestellt werden, nach denen der Übergang einer Gutmenge sowie des Transportgefäßes von einem Bahnbereich in den anderen erfolgt. Sie verlieren auch heute - wo man diesen erreichten Grad der Zusammenarbeit als selbstverständlich ansieht - nicht ihre Bedeutung. Vielmehr liegt in diesen Maßnahmen sogar ein realistisches Programm für die nächste Zukunft; denken wir in diesem Zusammenhang an die Gründung der Europäischen Güterwagengemeinschaft und der Finanzierungsgesellschaft. Einstweilen ist in diesen Formen der Zusammenarbeit neben den Transportbestimmungen der Montanunion mit zunächst begrenztem Wirkungsbereich der einzige Weg zu erblicken.

Es ist zu unterscheiden zwischen solchen Abkommen bzw. Organisationen, die auf der Ebene der Regierungen und solchen, die zwischen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossen wurden⁽¹⁾.

Zuerst erschien es wichtig, ein internationales Eisenbahnfrachtrecht zu schaffen, um für den Kunden den Beförderungsvorgang in technischer und tarifarischer Hinsicht zu vereinheitlichen. So kam es bereits 1890 zum Abschluß eines "Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr" (CIM), das 1893 in Kraft trat. Es wurde 1923 ergänzt durch das ab 1928 geltende "Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnpersonen- und Gepäckverkehr" (CIV). Sie sind als sogenannte Berner Übereinkommen die ersten multilateralen Verträge zur Regelung des internationalen Eisenbahnverkehrs. Sie schufen einheitliche rechtliche Grundlagen, nach denen der Abschluß neuer Beförderungsverträge beim Grenzübertritt nicht mehr erforderlich wurde, sowie eine verbindliche Regelung über die Aufteilung der Fracht.

(1) Vgl. hierzu auch die eingehendere Behandlung im Bericht des BVM über "Die Entwicklung der europäischen Zusammenarbeit im Verkehr", Europa-Archiv, Folge 18/1955, S. 8202 ff. u. 8214 f.

Eine wichtige Ergänzung war der Abschluß eines technischen Übereinkommens, der "Technischen Einheit im Eisenbahnwesen", 1886. Um den Übergang der Wagen von Land zu Land zu erleichtern, wurden hier die Anforderungen festgelegt, die an bestimmte Strecken und vor allem an die im internationalen Verkehr benutzten Wagen zu stellen sind.

Als Exekutivorgan wurde das "Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr" in Bern geschaffen, das für die zwischenstaatlichen Abrechnungen und alle anderen Fragen zuständig ist. Obwohl aus rechtlichen Gründen die zu diesen Vereinbarungen führenden Verhandlungen auf Regierungsebene stattfanden, wurden später für die Geschäftsführung die Bahnverwaltungen zuständig. Auf ständigen Revisionskonferenzen wurden und werden diese Abmachungen, die - obwohl in mancher Hinsicht noch durch andere Übereinkommen ergänzt - als sachliche, rechtliche und technische Einheit zu betrachten sind, den jeweiligen Erfordernissen angepaßt.

Darüber hinaus wurden allerdings auch auf der Ebene der Eisenbahnverwaltungen selbst internationale Organisationen geschaffen, in deren Rahmen eine Reihe von Abkommen zur Erleichterung des Eisenbahnverkehrs abgeschlossen wurden. So wurde neben den Berner Konventionen 1902 das Internationale Eisenbahn-Transport-Komitee (CIT) errichtet. Erwähnung finden muß dann der aus dem 1846 bzw. 47 gegründeten Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorgegangene "Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen" (VMEV). Der Verband, der u.a. die Organisationen der Fahrplankonferenzen errichtete, trat in seiner Bedeutung hinter dem 1922 in Genua auf Anregung der Wirtschaftskonferenz des Völkerbundes gegründeten Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) zurück. Formal bestand er bis 1945, wurde danach aber nicht wieder erneuert.

Die Aufgabe des UIC soll es sein, als ständige Vertretung der europäischen, und im übrigen auch einer Reihe außereuropäischen Eisenbahnverwaltungen, alle gemeinsamen Probleme zu behandeln sowie eine sinnvolle Zusammenarbeit der zahlreichen Eisenbahnorganisationen zu ermöglichen.

Zu diesen gehören vor allem die seit 1890/91 bestehende Europäische Reisezug-Fahrplankonferenz (CEH) und die seit 1930 arbeitende Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz (LIM). Dieses Organ wird verwaltungsmäßig von der Tschechoslowakei betreut, alle anderen von der SBB. Außerordentlich bedeutsam war die

Gründung des Internationalen Güterwagenverbandes (RIV), 1921, der im Preußischen Staatswagenverband gewissermaßen einen geistigen Vorläufer hatte. Dieses Übereinkommen über die gegenseitige Benützung von Güterwagen im internationalen Verkehr schuf Bestimmungen für Übergang, gegenseitige Benutzung, Behandlung und z.T. auch Bauart der Wagen. Zunächst nach 1945 nicht voll funktionsfähig und durch eine ECITO-Regelung (Europäische Zentrale Inland Transportorganisation) nur unvollkommen ersetzt, wurde ab 1.4.1948 das RIV-Verfahren wieder von fast allen europäischen Bahnen als verbindlich anerkannt.

Innerhalb dieser Abkommen - und das ist das Charakteristikum des internationalen Eisenbahnverkehrs - blieb der Verkehr auf der Schiene immer Angelegenheit der betreffenden Länderbahn. Hier liegt eine bemerkenswerte Unterscheidung zum Verkehr auf der Landstraße und der Wasserstraße.

An weiteren, meist im Rahmen der Arbeit des UIC gegründeten Verbänden sollen nur kurz genannt werden: AIC - Internationale Eisenbahnkongressvereinigung (1885); UIMC - Internationaler Verband für den bahnärztlichen Dienst (1949); URF - Verband für die Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen (1950); CICE - Informationsamt der europäischen Eisenbahnen (1950); ORE Forschungs- und Versuchsamt (1950); Interfrigo - Internationale Eisenbahngesellschaft für den Transport von wärme- und kälteempfindlichen Gütern (gegründet 1949 zur Verbesserung der Kühltransporte durch die Bahngesellschaften Großbritanniens, Belgiens, Frankreichs, Italiens, der Niederlande und der Schweiz; ab 1950 auch Teilnahme Deutschlands); EUROP - Europäische Güterwagengemeinschaft sowie das Internationale Behälterbüro.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, daß der UIC Untersuchungen über die Erstellung gemeinsamer Tarifgrundlagen anstellen ließ. Federführend waren dabei die SNCF bei den Prüfungen der Möglichkeit eines europäischen Stückgütertarifes, die ÖBB bei der Ausarbeitung einheitlicher Tarifschemata für Binnentarife und die DB bei der Erstellung der Grundsätze für internationale Gütertarife.

Zu den wesentlichsten Fortschritten in der Nachkriegszeit gehören einmal die von verschiedenen europäischen Eisenbahnver-

waltungen gegründete Güterwagengemeinschaft "Convention EUROP" sowie die durch 14 beteiligte Regierungen vollzogene Gründung der europäischen Finanzierungsgesellschaft EUROFIMA.

Das von den europäischen Bahngesellschaften am 2.3.1953 abgeschlossene EUROP-Abkommen geht zurück auf die seit dem 1.5.1951 arbeitende deutsch-französische Güterwagengemeinschaft, die bereits den Namen EUROP trug.

Gegenüber dem RIV-Abkommen wurden eine Reihe von Verbesserungen eingeführt. So werden beim EUROP-Verfahren die Waggons nicht wieder sofort der versendenden Bahngesellschaft zurückgeschickt, sondern sie können weiter im eigenen Bahnnetz benutzt werden, solange die Zahl der im eigenen Netz umlaufenden Wagen der Gemeinschaft der von der eigenen Verwaltung in den Pool eingebrachten entspricht. Allerdings muß ein bestimmtes Schema der Reihenfolge der Verwendungsarten eingehalten werden; und zwar besteht folgende Rangordnung: 1. Transport nach einem Gemeinschaftsland, 2. Binnentransport innerhalb eines Gemeinschaftslandes, 3. Transporte nach dritten Ländern. Über- und Unterbestände werden nur der Zahl nach ausgeglichen. Die einzelnen Verwaltungen können jedoch auf sofortige Kompensation verzichten. So besteht bei Bedarfslage für die Bahngesellschaften die Möglichkeit, den Eigenanteil überschreitende Waggons zu mieten. Bei saisonalen Schwankungen im Transportraumbedarf ist eine rasche Deckung durch den Rückgriff auf EUROP-Wagen möglich, da bei den einzelnen Verwaltungen die erhöhten Anforderungen zu jeweils verschiedenen Zeiten auftreten.

Als Ergebnis der Tätigkeit des Pools konnten bis Ende 1954 r. 2,5 Wagenkilometer im Leerlauf bei den gedeckten und 2,1 Mio. km bei den offenen Wagen eingespart werden⁽¹⁾.

Nachdem der Anteil Triests auf Italien übergegangen ist, verteilen sich z.Zt. die 93.000 O-Wagen und die 60.000 G-Wagen auf folgende 10 Eisenbahnverwaltungen:

DB	NS	CFL	CFB	SNCF	FS	ÖBB	SBB	SEB	DSB ^{a)}
50.000	9.000	1.300	19.500	50.000	15.300	4.500	4.000	4.100	2.000

a) Dänische Staatsbahnen

Zur Zeit der Gründung des Pools waren das 18 % der Gesamtbestände der beteiligten Gesellschaften. Es ist an die Erfassung von zunächst 50 %, zu einem späteren Zeitpunkt der Gesamtbestände gedacht. Dies wird nur Zug um Zug möglich sein, abhängig

(1) Volkswirt 44/1954, S.20.

von einer fortschreitenden Angleichung der Wagentypen.

In technischer Hinsicht blieben bestimmte Richtlinien des RIV-Abkommens und der TE-Vereinbarung maßgeblich. Der RIV-Verband besteht notwendigerweise weiter; der EUROP-Pool gilt dabei als ein Partner, was die Behandlung und Abrechnung im RIV-Verfahren erleichtert.

Eine Erweiterung bildet die am 21.10.1955 im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz von 14 Mitgliedstaaten in Bern vollzogene Gründung der "Europäischen Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmaterial" EUROFIMA. Zwar sollen durch die Gründung dieses Equipment-Trusts ganz allgemein Investierungsvorhaben im Bereich der Eisenbahn gefördert werden, doch sollen zunächst Maßnahmen zur Standardisierung der Güterwagen durchgeführt werden.

Auch in anderer Weise basiert die Gesellschaft auf der Konstruktion des EUROP-Pools. Die Erbringung des Kapitals von 50 Mio.sfr. erfolgt zu 75 % in Form von Güterwagen, die nach 10 Jahren zurückerworben werden; der Rest wird von den Bahnverwaltungen in bar eingezahlt. Die Wagen werden im Wege der Kauf-Miete, einer dem deutschen Recht fremden Vertragsform, zurück-erworben. Da neben diesen rechtlichen auch handelspolitische und vor allem steuerrechtliche Probleme zu lösen waren, mußte der Weg des Regierungsvertrages bei dieser nach dem schweizerischen Obligationenrecht erfolgten Gründung beschritten werden.

Die Wahl der Gesellschaftsform bereitete bei der großen Zahl der Teilnehmer mit z.T. stark voneinander abweichenden Rechtsprinzipien Schwierigkeiten. Es war zu beachten, daß eine klare Rechtsform gefunden werden mußte, die der Gesellschaft, entsprechend ihren Aufgaben, vor allem günstige Kreditmöglichkeiten einräumt.

Die Aufteilung des Kapitals auf die Länder erfolgte folgendermaßen (noch nicht bestätigt im Falle der JDZ, SJ, CP, DSB u. NSB):

Gesellschaft	SNCF	DB	FS	CFB	SBB	NS	JDZ	CFL	SJ	RENTE	ÖBB	CP	DSB	NSB
Mio.sfr.	13	13	7	5,5	4	3	1	1	1	1			0,5	
%	26	26	14	11	8	6	2	2	2	2			1	

Es wird zu den Aufgaben gehören, Anleihen auf dem Kapitalmarkt aufzunehmen; die Auflegung von Schuldverschreibungen in den USA und in der Schweiz ist geplant.

Es muß anerkannt werden, daß gerade im Bereich der europäischen

Eisenbahnen sich in jahrzehntelanger Gemeinsamkeit eine enge Zusammenarbeit herausgebildet hat. Offensichtlich aber besteht beim Vorhandensein dieser Vielzahl von Organisationen die Gefahr von Überschneidungen, ja sogar von einem möglichen Gegen-einanderarbeiten. Es gibt zwar seit 1951 ein Abkommen über eine Koordinierung der Arbeit der internationalen Eisenbahnverbände.

5) Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit der Eisenbahnen.

Welche konkreten Voraussetzungen und Möglichkeiten für ein engeres Zusammenarbeiten der Eisenbahnen bestehen nun, wenn wir von der gegenwärtigen Situation im europäischen Eisenbahnverkehr ausgehen und die unterschiedlichen wirtschaftlichen Bedingungen berücksichtigen.

a) In gesamtwirtschaftlicher Hinsicht.

Im Hinblick auf die gesamtwirtschaftlichen Aspekte muß hier nochmals darauf hingewiesen werden, daß bisher in erster Linie die Eisenbahnpolitik durch das Instrument der Tarifpolitik die Belange von Produktion und Konsumtion in nationalen Bereichen berücksichtigte. Gerade die Entwicklung der deutschen Tarifpolitik nach der Verreichlichung der Eisenbahngesellschaften zeigt, wie stark der Gedanke der raumpolitischen Aufgaben des Tarifs vertreten wurde. Andererseits mußten die Gesellschaften bestrebt sein, zusätzliche Verkehre durch Konkurrenzierung anderer Verkehrsträger oder der Eisenbahnen anderer Länder auf das eigene Netz zu ziehen. Diese Politik wird also lediglich bestimmt durch nationale Gesichtspunkte. Letztlich vermochte daran auch die Tätigkeit der internationalen Eisenbahnorganisationen nichts zu ändern.

Wieweit ist nun eine derartige Tarifpolitik notwendig? Die Tarifbildung in den einzelnen Staaten muß weitgehend der wirtschaftlichen Struktur des Landes entsprechen. Es ist erklärlich, daß es bei den verschiedenen wirtschaftlichen Verhältnissen zur Entstehung sehr verschieden strukturierter Tarifsyste=me gekommen ist. Es war dabei weitgehend eine politische Frage, ob der Tarif nach betriebswirtschaftlichen oder gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten ausgerichtet werden sollte.

Für eine bewußte Raumordnungspolitik im Sinne einer Dezentra=

lisation der wirtschaftlichen Kräfte ist eine Begünstigung der rohstoffarmen und marktfernen Betriebe gegenüber den marktnahen erforderlich. Dieses Ziel kann durch eine geeignete Kombination von Entfernungs- und Wertstaffel erreicht werden. Schulz-Kiesow hat am deutschen Beispiel die eminente Bedeutung gerade des Werttarifizierungsprinzips für die arbeitsorientierte Fertigwarenindustrie in rohstoffarmen Gebieten nachgewiesen⁽¹⁾. Solche Einwirkungen können natürlich an Bedeutung verlieren, wenn das allgemeine Preisniveau in weitaus stärkerem Umfange ansteigt als das Tarifniveau. Es dürfte aber auch, wie Schulz-Kiesow an gleicher Stelle feststellt, schwer werden, in einem Tarifsysteem allen vom Standpunkt der Raumpolitik zu stellenden Forderungen, besonders der Fertigwarenindustrie, gerecht zu werden⁽²⁾. Diese Schwierigkeiten, die auch nicht durch ein noch so kompliziertes wie gleichermaßen gerechtes System von Ausnahme- und Spezialtarifen beseitigt werden können, müssen sich im europäischen Rahmen vergrößern.

Folgendes Beispiel zeigt, wie stark das Element der Berücksichtigung der Erfordernisse der Industrie bei der Tarifbildung in verschiedenen Ländern ist:

Frachtsätze für die zwischen dem Ruhrgebiet und Lothringen täglich verkehrenden geschlossenen Züge von 1.000 t.

Bahn	Entfernung	Strecke	Transportkosten		Verhältnis Erz:Kohle
			Kohle	Erz	
DB	302 km	Gelsenk.-Nennig	19,30 DM	8,72 DM	0,45
SNCF	61 km	Nennig-Homécourt	338 ffirs.	347 ffirs.	1,02

Quelle: EGKS, Hohe Behörde, Zweiter Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft, S.121.

In Frankreich besteht grundsätzlich eine stärkere Begünstigung des Kohlentransportes, wobei aus Selbstkostenerwägungen Koks mehr belastet wird als z.B. Steinkohle; in Deutschland wird Erz tarifarisch günstiger eingestuft. Bei dem angeführten Beispiel sind weder bei der SNCF noch bei der DB Normaltarife zur Anwendung gekommen.

Die Bedeutung von Ausnahmetarifen ist in allen Bahnbereichen sehr groß. In der Ausnahmetarifpolitik kommt das wirtschaftspolitisch bedingte Ausgleichsmoment noch stärker als im Normaltarif zum Ausdruck. (Es ist im Falle Frankreichs zu beachten,

(1) Vgl. Schulz-Kiesow, a.a.O., S.124 ff.

(2) Schulz-Kiesow, a.a.O., S.124. Sch.-K. kommt zur Überzeugung, S.192, "daß es unmöglich ist, einen Normaltarif aufzustellen, der den idealen Ansprüchen der Raumordnung entspricht."

daß neben den Ausnahmetarifen die Vertragstarife dem Regeltarif gegenüberstehen).

So wenig es nun beabsichtigt sein kann, einen "einheitlichen europäischen Gütertarif" in dem Sinne zu schaffen, daß für das gleiche Gut auf allen Strecken in allen Ländern Frachtgleichheit herrscht, so sehr wird die Notwendigkeit einer rationellen Verkehrsbedienung und einer Intensivierung des innereuropäischen Güteraustausches eine Vereinheitlichung der Tarifbedingungen und die Erstellung direkter Tarife erforderlich machen. Dies zeigt das Beispiel des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl, der zu voller Wirksamkeit erst durch entsprechende Tarifmaßnahmen kommen kann.

Es bietet sich die grundsätzliche Möglichkeit einer Annäherung der Tarife an die Selbstkosten in Anlehnung an das französische Tarifsystm. Wenn man aber die durch die Struktur der französischen Wirtschaft ermöglichten Prinzipien z.B. auf die deutschen Verhältnisse übertragen wollte, würde man auf wesentliche Vorteile des gegenwärtigen gemeinwirtschaftlichen Tarifsystms verzichten müssen. Eine Durchsetzung der Selbstkosten im Tarif würde zur weitgehenden Aufgabe der horizontalen Staffeln führen müssen. Schon die Zusammenziehung des Spannungsverhältnisses im deutschen Werttarif in den Nachkriegsjahren hat z.B. die Wettbewerbslage der eisenverarbeitenden Industrie in Teilen Süddeutschlands verschlechtert.

Ein völliger Verzicht der Einzelstaaten auf eine autonome Tarifpolitik erscheint daher unter den gegenwärtigen Voraussetzungen undenkbar. Die Abkehr von der sogenannten Formel A mit einem gemeinsamen verbindlichen Degressionskoeffizienten bei den Beratungen zur Schaffung eines Montanttarifes und die Beibehaltung verschiedener den nationalen Tarifsystmen angepaßten Koeffizienten in der Formel C bedeutet gewissermaßen eine Anerkennung der nationalen Tarifhoheit.

b) In technischer Hinsicht.

Hinter den genannten Schwierigkeiten treten bestimmte technische Probleme zurück.

Hier braucht die Arbeit im Geiste der bisherigen Zusammenarbeit nur fortgeführt zu werden. Sie wird bestimmt durch die techni-

schen Überlegenheiten und Möglichkeiten der Eisenbahn.

Im Wege der Anpassung des Streckennetzes an die Verkehrsbedürfnisse kommt der Elektrifizierung erhöhte Bedeutung zu. Zum Zwecke einer rationelleren Wegleitung ist eine Konzentrierung auf die Strecken notwendig, wo der Verkehr am billigsten und zweckmäßigsten durchgeführt werden kann.

1952 waren etwa 16 % der Strecken im Bereich der westeuropäischen Eisenbahnen elektrifiziert. Auf diesen Strecken wurden jedoch 24,7 % der gesamten Zug-km (1952) gefahren und 27,9 % der Bruttotonnenkilometer erbracht.

Betriebslänge elektrischer Netze 1952.

Land	Gesamtstrecken	elektr.betr.Strecken	
	km	km	%
Belgien	5.012	181	3,6
Deutschland	30.274	1.761	5,8
Frankreich	40.354	4.137	10,3
Großbritannien	31.055	1.508	4,4
Italien	15.761	5.753	36,5
Niederlande	3.210	1.226	38,1
Norwegen	4.264	1.018	23,8
Österreich	5.455	1.228	22,4
Schweden	12.441	5.899	47,3
Schweiz	2.900	2.774	95,5
Spanien	13.063	712	5,4
	163.789	26.197	16,0

Quelle: F.Spennath, Die Elektrifizierung, ein Beitrag zur Modernisierung der europäischen Eisenbahnen; Europa-Verkehr, 2/1954, S.102.

In der Elektrifizierung liegen eine Reihe beachtlicher Vorteile. Zunächst können beträchtliche Mengen Kohle eingespart werden (in gewissem Umfange auch Personal). Die Umwandlung von Kohle in Strom ist wesentlich wirtschaftlicher, zumal eine Reihe von anfallenden Nebenprodukten verwertet werden können.

Für den Betriebsdienst ist es wichtig, daß auf der Ellok größere Leistungen unterzubringen sind; besonders im Güterverkehr können so höhere Zugleistungen erzielt werden. Schließlich werden beträchtliche Fahrtzeitverkürzungen erreicht. Für die projektierte Strecke Karlsruhe-Basel z.B. werden sie auf 20 % im Reisezugdienst und 30 % im Güterzugdienst geschätzt. Verbunden ist damit eine mögliche Einsparung an Lokomotiven und eine bessere Ausnutzung des Wagenparks.

Gerade die Steigerung der Reisezuggeschwindigkeiten (durch Elektrifizierung und Dieselzugförderung) wird bei einer wirksamen Begegnung der Konkurrenz des Flugzeugs ein wichtiges Moment

sein, besonders auf den Hauptverbindungslinien zwischen den europäischen Industrie- und Verwaltungszentren.

Schwierigkeiten ergeben sich bei der Wahl der Stromfrequenz. Die Technik hat keine schlüssige Antwort auf die Frage zu geben vermocht, welches System, 50-Hz-Landesstromnetz oder auf 16 $\frac{2}{3}$ Hz umgeformter Bahnsonderstrom (wenn nicht, wie in Italien, Gleichstrom benutzt wird), vorteilhafter ist⁽¹⁾. Eine Reihe von Umständen sprechen dafür, bei stark belegten Strecken, hohen Zuglasten und Geschwindigkeiten 16 $\frac{2}{3}$ Hz. und bei schwächer belegten Strecken und begrenzten Zuglasten möglichst 50 Hz zu wählen. Brauchbar sind alle Systeme.

Die Situation ist so, daß auf den vorhandenen Netzen aufgebaut werden muß. Die Grundnetze sind nun in Deutschland, Österreich und der Schweiz (einem zentraleuropäischen Netz von immerhin über 6.500 km Länge) sowie in Schweden und in Norwegen nach dem 16 $\frac{2}{3}$ -Hz-System aufgebaut, während das 50-Hz-System in Frankreich, das alle Strecken vom Gleichstromnetz auf diese Frequenz umstellt, benutzt wird.

Technisch wie kostenmäßig kann nicht eindeutig für dieses oder jenes System Stellung genommen werden. Praktisch wird die bestehende Zweigleisigkeit beim Fortschreiten der Elektrifizierung andauern. Man sieht in dieser Entwicklung schwere Mängel. Zweifellos stören überlange Aufenthalte an den Grenzen den Verkehr. Diese Situation wirkt sich z.B. heute besonders im Frankreich-Schweiz-Verkehr aus. Solche Aufenthalte werden sich aber auch bei gleichem System nie ganz ausschalten lassen. Auch bei längeren durchgehenden Strecken werden stets Umspannungen notwendig sein, da die Loklaufzeiten begrenzt sind. Bis zu einem raschen Überfahren der Ländergrenzen wird es noch einige Zeit dauern. Es müssen ohnehin erst die Sicherheitsvorschriften angeglichen werden, ehe an eine freizügige Verwendung der Lokomotiven zu denken ist.

So darf die Bedeutung der Forderung nach gleicher Frequenz nicht überbewertet werden. Am zweckmäßigsten dürfte der Bau von Zwei-Frequenz-Lokomotiven sein. Technisch ist dieses Problem durchaus zu lösen.

Eine Ergänzung bildet der verstärkte Einsatz von Dieseltrieb=

(1) Auch das Gutachten über "Die Systemfrage bei der Elektrifizierung von Eisenbahnen" der Gruppe Verkehrstechnik des Wissenschaftlichen Beirates beim BVM führt die Diskussion nicht weiter; Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirates beim BVM, Heft 2.

fahrzeugen. Im Rahmen des europäischen Gesamtnetzes ist hier an den bereits für den Sommer 1956 geplanten Einsatz von Transeuropa-Expresszügen (TEE) im Hauptstadtverkehr zu denken, wie es den Vorschlägen der Verkehrsministerkonferenz entspricht. Ein Vorteil gegenüber der Elektrifizierung liegt in der Tatsache geringerer erforderlicher Investitionsmittel⁽¹⁾.

Im Zusammenhang mit der Frage einer Rationalisierung im Streckennetz muß hier auch an den Ausbau der Vogelfluglinie im Skandinavienverkehr erinnert werden.

Eine Vereinheitlichung im Bahnbetrieb wird nicht möglich sein ohne weitgehende Normung und Standardisierung des rollenden Materials. Es ist keinesfalls nur an die Güterwagen zu denken. Dabei sind die Arbeiten des EUROP-Pools und, für einen sachlich kleineren Bereich, der Interfrigo richtunggebend. Sie muß vor allem auf die Triebfahrzeuge ausgedehnt werden, da gerade der Bau von Diesel- und Elloks sehr viel teurer ist als der von Dampfloks. Der Aufgabenbereich der EUROFIMA sollte auch auf dieses Gebiet ausgedehnt werden.

c) In betrieblicher und organisatorischer Hinsicht.

Schließlich müssen in organisatorischer und betrieblicher Hinsicht bestimmte Voraussetzungen geschaffen werden.

Erstes Anliegen muß überall sein, den Betrieb der Bahnen rentabel zu gestalten. Unter diesem Aspekt müssen auch alle technischen Maßnahmen gesehen werden. Wesentlich erscheint eine Angleichung der Betriebsbedingungen. Die Eisenbahnen müßten sich die Vorteile des Lastkraftwagens in stärkerem Umfange zunutze machen können, z.B. zur Ermöglichung einer eigenen Haus-Haus-Bedienung (wie in den Niederlanden und in Italien) oder eines Schienenersatzverkehrs mit Straßenfahrzeugen auf unwirtschaftlichen Nebenstrecken (wie in Frankreich).

Dann wird die Frage einer Angleichung der Tarifschemata aufgeworfen. In der materiellen Verschiedenheit der Tarife liegen weitere Schwierigkeiten. Die einzelnen Güter sind oft verschieden einklassifiziert. Eine Angleichung kann nur in Etappen vor sich gehen. Sie muß zunächst bei solchen Merkmalen beginnen, die nicht die Art des Gutes betreffen, z.B. im Stückguttarif.

(1) Interessanterweise schlug die amerikanische Firma Coverdale & Colpitts - beeinflusst durch die amerikanischen Verhältnisse - in ihrem Bundesbahn-Gutachten für Deutschland Verdieselung statt Elektrifizierung vor.

Hier wäre es möglich, einen europäischen Tarif mit einheitlichem Frachtanzeiger und einheitlichen Beförderungsbedingungen einzuführen, weil auf eine Gütereinteilung verzichtet werden kann und lediglich die Festsetzung von Gewichtsklassen und eine Zoneneinteilung notwendig sind.

Man kann an einem Problem in diesem Zusammenhang nicht vorbeigehen: Zwingt eine engere betriebliche Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen zu einer Änderung der Organisationsformen? Ein Zusammenschluß der Staatsbahnen, einschließlich der niederländischen NS, wäre an sich naheliegend.

Ottmann hat die Möglichkeiten für eine supranationale europäische Eisenbahngesellschaft, beschränkt auf die kontinentalen westeuropäischen Länder, untersucht⁽¹⁾. Geboten wäre eine Beschränkung auf ein "Stammnetz großer durchgehender Strecken", während sonst regionale Gesellschaften bestehen bleiben müßten. Das wohl wichtigste Problem bei einer solchen Konstruktion wäre die Art der Finanzverwaltung, wobei eine gemeinsame Rechnungseinheit geschaffen werden müßte.

Die Nachteile sind offenkundig. Die Staaten würden mit der Aufgabe der Tarifhoheit ein wichtiges Instrument der Wirtschaftslenkung aus der Hand geben. Daneben dürfen die organisatorischen Schwierigkeiten der Trennung von einem gemeinsamen Netz und Regionalnetzen nicht unterschätzt werden.

Als weitere Beispiele stellt Ottmann⁽²⁾ eine überstaatliche Aufsichtsinanz mit Entscheidungsbefugnis nach dem Muster der amerikanischen ICC heraus, wobei ebenfalls eine vertikale Teilintegration mit weitgehendem Verzicht der Regierungen auf bestimmte Rechte erforderlich wäre, und eine überstaatliche Instanz ohne Entscheidungsbefugnis. Hier handelt es sich um eine mehr formell als materiell überstaatliche Behörde. Dem Verfasser ist völlig zuzustimmen, wenn er dieses Modell als am realistischsten, weil am ehesten erreichbar bezeichnet.

Man begegnet im Grunde wieder der Konstruktion der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, als einer Institution, die auf der Basis freiwilliger Zusammenarbeit der Regierungen bei weitgehender Einschaltung der internationalen Organisationen der Verkehrsträger alle gemeinsamen Probleme zu bezeichnen und zu lösen versucht.

(1) Vgl. K. Ottmann, Supranationale Eisenbahnen; Internationales Archiv für Verkehrswesen, 20/1955, S. 462 ff.

(2) a.a.O., S. 464 ff.

Kapitel XI. Die Bedeutung der Montanunion für die Vereinheitlichung im Verkehrswesen.

1) Die verkehrswirtschaftlichen Ziele der Montanunion.

Die Schaffung des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl ist ein bedeutsamer Schritt auf dem Wege zum einheitlichen europäischen Wirtschaftsraum. Dabei notwendig ist auch eine möglichst weitgehende Integration im Bereich des Verkehrswesens. Der gemeinsame Markt kann erst dann voll funktionsfähig werden, wenn auch die Transportbedingungen für Montanprodukte in den einzelnen Ländern gleichen Grundsätzen unterworfen werden.

Es mag nun bis zu einem gewissen Grade möglich sein, in einem wirtschaftlichen Teilbereich wie dem Montansektor eine supranationale Teilunion zu bilden. Es ist aber schwierig, im Verkehrssektor nur gewisse, wenn auch volumenmäßig sehr bedeutende Transporte - eben die Montanprodukte - herauszulösen und frachtmäßig anders zu behandeln als alle anderen Transportakte. Es bedarf umständlicher Manipulationen im Gütertarif, um dies bei den Eisenbahnen zu erreichen; völlig unmöglich ist ein solches Verfahren bei der Binnenschifffahrt und beim Güterstraßenverkehr.

Man hatte bei Abschluß des Montanvertrages zwei grundsätzliche verkehrswirtschaftliche Ziele: einmal gleiche Behandlung von eigenen und fremden Gütern (soweit sie unter die gemeinsame Regelung fallen) auf gleichen Strecken - die Beseitigung von sogenannten Diskriminierungen, nämlich der frachtmäßigen Begünstigung von eigenen Montanerzeugnissen gegenüber ausländischen; zweitens als Fernziel die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Tarifes und gemeinsamer, in allen Staaten geltenden Frachttafeln - die Aufstellung sogenannter "barèmes uniques".

Dieses Fernziel kann nur erreicht werden, wenn eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt sind, die nicht auf der verkehrswirtschaftlichen Ebene liegen. Es ist die Einbeziehung aller Güter in ein gemeinsames Gütertarifsystem erforderlich, was schließlich nur in einem einheitlichen Zollgebiet bei stabilen und vergleichbaren Währungs- und Preisverhältnissen möglich ist.

So kann das verkehrspolitische Ziel des Schumanplanes nur in Etappen erreicht werden. Zunächst steht im Vordergrund die

Angleichung der Grundsätze für die Frachtberechnung der Güter des gemeinsamen Marktes.

Die Binnentarife der Mitgliedstaaten der Montanunion weisen besonders beim Aufbau der Tarife für Montanprodukte sehr große Unterschiede auf. Vor allem aber bringen überhöhte Tarife im grenzüberschreitenden Verkehr und Doppelpreise (nämlich gegenüber inländischen oder ausländischen Verbrauchern und Produzenten) der inländischen Produktion Preisvorsprünge und führen in bestimmten Fällen innerhalb des erweiterten Marktes zu einer Steigerung der Selbstkosten der Produktion infolge ungleicher frachtlicher Behandlung. Hier liegt der Tatbestand der Diskriminierung vor.

Der Montanvertrag⁽¹⁾ untersagt daher grundsätzlich "Maßnahmen oder Praktiken, die eine Diskriminierung zwischen Erzeugern oder Käufern und Verbrauchern herbeiführen, insbesondere hinsichtlich ... der Beförderungstarife" (Art. 4).

Der Artikel 70 präzisiert diese Forderungen im Hinblick auf den Verkehrssektor. Es ist danach Sinn der Transportbestimmungen "vergleichbare" Bedingungen zu schaffen. Vergleichbar freilich nur hinsichtlich bestimmter formaler Bedingungen, wie Entfernungen, gleiche Behandlung aller vergleichbaren Montanprodukte - also Anwendung der gleichen Tarifbestimmungen - auf gleichen Strecken usw. Keinesfalls kann eine Nivellierung der Standorte beabsichtigt sein. In diesem Sinne darf in der Forderung nach Schaffung vergleichbarer Bedingungen nicht der Versuch einer Standortpolitik nach verkehrspolitischen Zweckmäßigkeiten erblickt werden, wenn auch in bestimmtem Umfange eine Änderung bestehender Bezugs- und Absatzverhältnisse nicht ganz zu vermeiden sein wird.

Das Abkommen über die Übergangsbestimmungen hat im § 10 das Vorgehen vorgeschrieben⁽²⁾. Danach soll ein Sachverständigenausschuß folgende Maßnahmen vorbereiten:

- a) Die Beseitigung der Frachtdiskriminierungen im internationalen Verkehr, d.h. Fortfall von Vergünstigungen für nationale Kunden zuungunsten fremder.
- b) Die Aufstellung direkter degressiver Tarife mit durchgerechneter Staffel unter Berücksichtigung der Gesamtentfernung, also Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze, wobei aber in den nationalen Eisenbahnbereichen die den eigenen Tarifen eigentümlichen Degressionsgrundsätze

(1) Text der besonderen verkehrswirtschaftlichen Bestimmungen
s. Anhang S. I f.

(2) Text Anhang S. II f

angewendet werden.

- c) Harmonisierung der Gütertarife für die Montanprodukte, insbesondere Anwendung gleicher Degression in allen beteiligten Ländern.⁽¹⁾

Gemäß Vertrag kann der Transportausschuß als Organ der Hohen Behörde den einzelnen Verkehrsträgern keine Anweisungen erteilen, ebensowenig wie der Sachverständigenausschuß. Auf Grund der Ratifizierung des Vertrages sind allerdings die einzelnen Regierungen verpflichtet, für die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen zu sorgen. Daher erfolgt in der Praxis die Einführung direkter internationaler Tarife durch Abkommen der Regierungen und nicht durch Anordnung der Hohen Behörde.

2) Die Beseitigung der Diskriminierungen beim Transport von Montanprodukten.

Die Beseitigung von Diskriminierungen bei den Eisenbahngüertarifen und Beförderungsbedingungen vollzog sich verhältnismäßig rasch gemäß der in den Übergangsbestimmungen gesetzten Frist von 3 Monaten. Da der Markt am 10.2.1953 errichtet werden sollte, sollten die Diskriminierungen bis Ende Januar 1953 beseitigt sein. Es kamen alle Fälle in Betracht, wo bestimmte Binnentarife in einzelnen Mitgliedstaaten nicht auf den Verkehr zwischen mehreren Staaten Anwendung fanden. Im Bereich der Montanunion sollten alle Montantransporte künftig wie Binnentransporte behandelt werden.

Ohne auf Einzelheiten bei der Beseitigung diskriminierender Tarife einzugehen, sollen hier die grundsätzlichen Probleme für die Eisenbahnverwaltungen aufgezeigt und am Beispiel des deutschen AT 6Bl verdeutlicht werden.

Es sind drei Wege möglich, um Ungleichheiten bei der tarifari-schen Behandlung von Montangütern auszuschalten:

- a) Auftarifizierung des niedrigeren Ausfuhrtarifes an das Niveau des Binnentarifes.
- b) Abtarifizierung von Einfuhrtarifen an das Niveau der Binnentarife. Diese Lösung ist immer mit Einnahmeverlusten für die Eisenbahngesellschaften verbunden.

(1) Entsprechend der besonderen Lage Luxemburgs ist im Falle der CFL der Abschluß von Sonderabmachungen vorgesehen. Es ist z.B. problematisch, wie beim luxemburgischen Tarif, der eine höchste Weite von nur 120 km kennt, die Fracht für eine Teilstrecke vom Km 150 bis zum Km 200 berechnet werden soll.

- c) Bildung eines neuen Tarifes auf mittlerem Niveau, wobei die Binnentarife angehoben werden, die Aus- oder Einfuhrtarife sich dagegen ermäßigen.

Der dritte Weg wurde im wesentlichen durch die französischen und belgischen Bahnen gewählt, wodurch größere Einnahmeverluste vermieden werden sollten; der zweite insbesondere von der DB, um Veränderungen im binnenländischen Frachteniveau zu verhindern.

Ein Beispiel dafür ist der AT 6Bl. Dieser Ausnahmetarif begünstigte zwar die Kohlenausfuhr, nicht aber die Einfuhr. Importierte Kohle wurde nach der Regelklasse Fk tarifiert. Um eine Benachteiligung revierferner Gebiete sowie ein verstärktes Abwandern auf den Wasserweg zu verhindern, wählte man den Weg der Ausdehnung des Geltungsbereiches des AT 6Bl auch auf Einfuhrkohle (insbesondere betrifft das die Saarkohle und die Einfuhren aus Lothringen).

So ergaben sich z.B. folgende Frachtermäßigungen beim Bezug von Saarkohle im süd- und südwestdeutschen Raum:

Strecke	Entfernung	Fracht je Tonne		Änderung	
		alte	neue	absolute	relative
Reden-Stuttgart	232 km	24,50 DM	22,40 DM	-2,10 DM	- 9%
" -Regensburg	491 km	37,60 DM	31,60 DM	-8,00 DM	-16%

Quelle: EGKS, Hohe Behörde; Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft (10.8.52 - 12.4.53), S.58.

Über das Ausmaß der Tarifänderungen infolge Beseitigung von Diskriminierungen gab die Hohe Behörde für das Jahr 1953 folgende Zahlen bekannt⁽¹⁾: Die Maßnahmen betrafen Transporte von 45 Mio.t; die Tarifiermäßigungen betrugen dabei 217 Mio. bfrs., die Erhöhungen 193 Mio. bfrs.; der Saldo betrug also 24 Mio.bfrs zugunsten der Ermäßigungen. Der absolute Gewinn ist damit relativ klein.

3) Die Einführung direkter und degressiver Montanttarife.

Im Falle der weiteren Maßnahmen - nämlich Schaffung durchgerechneter Tarife und Harmonisierung der Beförderungsbedingungen konnte es im Rahmen der bestehenden Voraussetzungen nur zu vorläufigen Zwischenlösungen kommen.

Die Frage der Durchrechnung bringt verfahrenstechnisch zunächst keine großen Schwierigkeiten mit sich, wenn man sich hinsicht=

(1) EGKS, Hohe Behörde; 2. Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft (13.4.53 - 11.4.54), S.113.

sichtlich der Abfertigungsgebühren einigt und im übrigen bei der Durchrechnung die Degressionsgrundsätze des eigenen Tariffsystems zu Grunde legt. Dies ist möglich, wenn man eine Tarifformel findet, die die ungünstigen Auswirkungen vor allem für die revierfernen Gebiete umgeht, dabei aber garantiert, daß für die Gesamtentfernungen über die Staatsgrenzen hinaus degressive Sätze aufgestellt werden.

Einen tiefen Eingriff in die Tariffsysteme bedeutet dagegen eine auch materielle Angleichung der Degressionskoeffizienten in allen Ländern der Gemeinschaft sowie eine Angleichung des Spannungsverhältnisses zwischen den einzelnen Warengattungen ohne Rücksicht auf die infolge der Zollmauern und manipulierten Wechselkurse hervorgerufenen Unterschiede beim Wert dieser Güter innerhalb der einzelnen Länder.

Voraussetzung für die Schaffung direkter Tarife ist die Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze. Das Charakteristische der internationalen Eisenbahntransporte ist es, daß man bei der Frachtberechnung praktisch von der Fiktion ausgeht, es handele sich um zwei oder auch mehrere Binnentransporte. Bis zur Einführung direkter Tarife erhoben so bei internationalen Eisenbahntransporten alle beteiligten Gesellschaften eine Abfertigungsgebühr (da beim Grenzübertritt tatsächlich Sonderkosten entstehen, ist dies auch nicht ganz unberechtigt⁽¹⁾). Weiterhin endete die Entfernungsstaffel jeweils mit dem Ende der Binnenteilstrecken an der Landesgrenze. Nach dem Übergang eines Waggons an der Grenze setzt dort wieder für die Frachtberechnung eine neue Anfangsstaffel beim km null ein. Die wiederholte Berechnung der hohen Anfangsstaffel brachte zusammen mit der erneuten Erhebung einer Abfertigungsgebühr einen Frachtenbruch an der Grenze. Im internationalen Verkehr war ein Transport in aller Regel teurer als die Beförderung des gleichen Gutes bei gleicher Gesamtentfernung im Binnenverkehr.

Hinsichtlich der Abfertigungsgebühr wurde folgende Regelung getroffen: Vom Inkrafttreten der direkten Tarife (ab 1.5.1955 für Kohle und Erz; 1.5.1956 für Eisen- und Stahlerzeugnisse sowie für Schrott) an gerechnet, wird nach einer für ein Jahr

(1)Weshalb z.B. die DB statt der Kürzung von 50 % nur eine von 25 % vorschlug.

bühr; 2/5 der für ihr eigenes Netz geltenden Streckenfracht für 500 km.

Frachtberechnung bei der SNCF: 1/2 der französischen Abfertigungsgebühr; 3/5 der Streckenfracht für eine französische Strecke von 500 km.

Theoretisch entsteht dabei auf der gleichen Strecke, entsprechend der verschiedenen Degression der nationalen Tarife, eine Ungleichheit in der Frachthöhe, je nachdem, ob der Transport in Deutschland oder in Frankreich beginnt. Praktisch aber ist das unerheblich, da kaum gleiche Güter in der gleichen Relation in beiden Richtungen zum Versand kommen.

Diese Lösung basiert auf der sogenannten Formel C.

Bei ihr werden grundsätzlich die Eigenarten der nationalen Tarifsyste~~m~~e, deren Niveau und die Art der Degression, berücksichtigt. Es sollen die Frachten für eine nationale Teilstrecke im internationalen Verkehr jeweils denen angeglichen werden, die für Binnentransporte bei gleicher Gesamtentfernung zu zahlen wären.

Soweit nicht die Binnenfrachtsätze angehoben werden, ergeben sich für die internationalen Transporte z.T. nicht unbeträchtliche Ermäßigungen.

Es liegt im Wesen der Formel C, daß die Frachtsätze im direkten Tarif aus den Elementen der nationalen Tarife zusammengesetzt sind. Wesentlich für die Berechnung der Teilstreckenfracht ist die Höhe der Degression, die mit Hilfe des Degressionskoeffizienten errechnet wird⁽¹⁾. Dessen Größe schwankt zwischen 0 und 1, entsprechend dem Verhältnis der Streckenfracht beim Staffelp~~er~~beginn (100 km) zur Streckenfracht bei einer beliebigen Entfernung. Wäre beispielsweise bei einer Entfernung von 150 km die Streckenfracht gegenüber einem linear fortgesetzten Tarif um 5 % ermäßigt, dann hätte der Koeffizient die Größe von 0,950.

Der Frachtsatz in einem Land errechnet sich dann wie folgt:

Frachtsatz = Abfertigungsgebühr + Grundstreckenfracht x
Entfernung x Degressionskoeffizient

$$F_1 = t_1 + p_1 \times d_1 \times f_1(d_1) \quad \left| \begin{array}{l} f_1(d_1) = 1, \text{ solange keine} \\ \text{Degression vorliegt.} \end{array} \right.$$

Im Mehrländerweg ergibt sich die Gesamtfracht aus der Summe der Teilstreckenfrachten (F_1 und F_2) der beteiligten Bahnen .

(1) Vgl. dazu W.Klaer, Zur Technik der Tarifbildung im internationalen Montanverkehr; DVZ Nr.29 vom 10.3.1955.

$$\text{Formel C: } F = \frac{t_1}{2} + p_1 \times d_1 \times f_1(d_1+d_2) + \frac{t_2}{2} + p_2 \times d_2 \times f_2(d_1+d_2) + \frac{t_2}{2}$$

F = Gesamtfracht
 t = Abfertigungsgeb.
 p = Streckensatz f.
 d. ersten 100 km
 f = Degressionskoeff.
 d = Entfernung
 (d_1+d_2) = Gesamte.

Eisenbahngesellschaften, deren Tarife eine starke Degression aufweisen (z.B. DB) werden stark belastet, da der kürzeren Teilstrecke die Degression zur Verfügung gestellt wird, die im Binnentarif eigentlich erst bei der Gesamtentfernung einsetzt. Klaer gibt hierfür folgendes Beispiel⁽¹⁾:

Beim Transport von Eisen der deutschen Klasse D auf 600 km Entfernung soll die deutsche Teilstrecke 200 km betragen. Es sind:

Koeffizient bei 600 km : 0,665 (also 33,5 % Ermäßigung)

" " 200 km : 0,935 (" 6,5 % ")

Es wird nun für die Teilstrecke der Koeffizient für die Gesamtstrecke zu Grunde gelegt, die Ermäßigung beträgt statt 6,5 % nunmehr 33,5 %, also 27 % mehr.

Bei einer schwachen Degression (z.B. im italienischen Tarif) ist dagegen das Ausmaß der Ermäßigung weit geringer.

Um jedoch ungünstige Auswirkungen für die Länder, deren Tarife eine starke Staffelung aufweisen, zu verhindern, sind durch Beschluß der beteiligten Regierungen vom 20.1.1955 die Koeffizienten für die Teilstreckenfrachten im internationalen Verkehr begrenzt. So soll mit Hinblick auf die Selbstkosten der Wert von 0,700 grundsätzlich nicht unterschritten werden. Als Untergrenze der Degressionschere wurden folgende Koeffizienten vereinbart:

Brennstoffe und Erze	0,700
Schrott, Roheisen und Stahl	0,750
Halbzeug und best. Erzeugnisse	0,800
Fertigerzeugnisse	0,850

Die Koeffizienten müssen bis zur weitest möglichen Entfernung errechnet und veröffentlicht werden.

Im angeführten Beispiel würde also der Koeffizient 0,800 zugrunde zu legen sein. Die Ermäßigung könnte höchstens zusätzlich 13,5 % betragen (bei 20 % Gesamtermäßigung).

Voraussetzung ist natürlich, daß die Teilstreckenfracht absolut nicht höher sein darf als die Streckenfracht des Binnentarifs für die gleiche Entfernung; in diesem Falle ist die Unter-

(1) Vgl. W. Klaer, a.a.O.

schreitung des Koeffizienten geboten, denn keinesfalls soll der grenzüberschreitende Verkehr schlechter gestellt werden als der Binnenverkehr. Auf der anderen Seite muß es ein Grundsatz sein, daß es keinen Tarif gibt, bei dem eine weitere Strecke durch einen absolut niedrigeren Frachtsatz gegenüber einer kürzeren begünstigt wird.

Die praktischen Auswirkungen zeigen folgende Beispiele:

Entwicklung der Beförderungskosten in der Gemeinschaft.
(in ffrs./je Tonne; umgerechnet nach jeweiligen Wechselkursen).

Warengattung und Verkehrsrelation	Vor Beseit.d.	Nach Diskrim.	Nach Einf.dir. 1.5.1955	Tarife 1.5.1956
Koks; Deutschld.-Frankr. Geisenkirchen-Homecourt geschl.Züge; Privatwagen	2.331	1.992	1.694	1.599
Kohle; Saar-Deutschland Reden/Grube-Regensburg	3.187	2.633	2.419	2.341
Eisenerz; Frankr.-Belgien Sancy-Ongrée; geschl.Züge	850	784	674	606
Eisenerz; Deutschld.-Saar Bingen/Rhein-Völklingen geschl.Züge	1.220	779	671	599

Nach: EGKS, Hohe Behörde; 3. Gesamtbericht..., a.a.O., S. 120/21.

Es liegt im Wesen der Konstruktion, daß die Höhe der Fracht von der Zusammensetzung der Teilstrecken abhängt. Transporte über die gleiche Gesamtentfernung haben bei der gleichen Warengattung in verschiedenen Relationen durchaus verschiedene Frachten.

Man kam allerdings insofern zu einem Kompromiß auf dem Wege zu einer Harmonisierung der Tarife, indem bei Entfernungen bis 250 km für Kohle und Erz und bis 200 km für Schrott, Roheisen und Eisenerzeugnisse für alle Länder gleiche Degressionskoeffizienten geschaffen wurden. In diesen Entfernungen ist das Maß der Degression in den einzelnen Tarifen ohnehin ziemlich einheitlich. Aber auch das hat keinen Einfluß auf die Höhe der nationalen Streckensätze, da die Höhe der Grundstreckenfracht verschieden bleibt.

4) Der Weg zur Harmonisierung der Tarife.

Ideal erscheint eine Lösung, bei der generell nur ein Degressionskoeffizient besteht. Dies wäre zu erreichen durch Ersetzung der nationalen Koeffizienten

$$f_1(d_1 + d_2) \text{ und } f_2(d_1 + d_2)$$

durch einen einheitlichen

$$f(d_1 + d_2).$$

Es beständen dann nur noch Unterschiedlichkeiten bei der Abfertigungsgebühr (t) und bei der Grundstreckenfracht (p). Dies sollte der Fall sein bei Anwendung der sogenannten Formel A⁽¹⁾, die einen einheitlichen Tarif mit gleichmäßig fallender Staffel vorsah.

Abgesehen von erhöhten Schwierigkeiten bei der Aufteilung der Einnahmen würde sich vor allem in Deutschland infolge der überdurchschnittlichen Degression des deutschen Tarifes⁽²⁾ das relative Ausmaß der ökonomischen Entfernung vom Ruhrgebiet zum süd- und südwestdeutschen Raum gegenüber den westlicher (aber näher) gelegenen Produktionsgebieten sehr stark verändern. Da sortenmäßig hier der Bedarf an Montanprodukten nur zu einem gewissen Prozentsatz aus dem saarländischen bzw. lothringischen Revier gedeckt werden kann, bedeutete das eine Verteuerung der Bezugsbedingungen in diesem Raum, da das Maß der Degression des deutschen Tarifes nicht in vollem Umfange einer einheitlichen Regelung hätte zugrunde gelegt werden können.

Die Formel C, bei der die Existenz verschiedener nationaler Koeffizienten beibehalten wird, kommt dagegen den Erfordernissen der einzelnen Wirtschaften mehr entgegen.

Es muß bei einer weiteren Harmonisierung beachtet werden, daß der Weg der Tarify Anpassung nach unten kaum in Einklang zu bringen sein wird mit den Erfordernissen einer ausgeglichenen Betriebsführung der Bahngesellschaften. Eine weitere Senkung der Tarife auch bei anderen als Montangütern müßte zudem auch die Existenz der Binnenschifffahrt gefährden.

Aus dem Inhalt der internationalen Abmachungen ergibt sich im übrigen nicht die zwingende Notwendigkeit eine für die Länder der Gemeinschaft einheitliche Degression einzuführen. Art. 70 des Vertrages spricht hiervon nicht und der § 10 des Übergangsabkommens - das auch 5 Jahre nach Eröffnung des Marktes (1958)

(1) Es ist nicht zu vergessen, daß auch dann noch die Transportkosten in den einzelnen Ländern, entsprechend der Höhe der Grundstreckenfracht, verschieden hoch sein können für gleiche Entfernungen.

(2) Der deutsche Tarif bildet überall bis auf Erz (Frankreich) die unterste Grenze; die oberste Grenze liegt zumeist beim französischen bzw. italienischen Tarif.

außer Kraft tritt - lediglich von der Prüfung dieser Frage. Für die Durchführung der Harmonisierung hat man sich keine Frist gesetzt.

Der Wissenschaftliche Beirat⁽¹⁾ schlägt eine weitere Harmonisierung in der Form vor, daß das Verhältnis der Frachten für die einzelnen Montanprodukte in den einzelnen Tarifen einander angeglichen wird.

Weiterhin wird man versuchen müssen, die Transportmodalitäten zu vereinheitlichen. Ein Beispiel hierfür ist der vom 1.11.54 geltende Tarif für geschlossene Züge, der für alle die Verbindungen Gültigkeit hat, in denen seiner Zeit geschlossene Züge verkehrten bzw. nach den bestehenden technischen Bedingungen verkehren konnten.

Letztlich aber sind alle Maßnahmen im Bereich des Montansektors nur dann sinnvoll, wenn schließlich das gesamte Tarifsyst~~e~~m einbezogen wird. Es ist daran zu erinnern, daß die Transportkosten für Montanprodukte in einem bestimmten Verhältnis zu denen für die meisten Gütergattungen stehen (in deren Gesamtpreisen sie mit enthalten sind). Eine Lösung in einem Teilbereich ist also auf die Dauer nicht zu empfehlen. Die Bildung direkter Tarife für alle Güter ist jedoch nur im Falle der Gesamtintegration möglich, und auch dann nur, wenn der Kreis der beteiligten Staaten erweitert wird.

Schon die Bildung der direkten Montant~~a~~tarife warf die Frage der Teilnahme der ÖBB und der SBB auf, die immerhin bedeutende Transitmengen nach Italien über ihre Bahnnetze leiten. Es ist aber gelungen, nicht zuletzt im Interesse der SBB und ÖBB selbst, Itali~~e~~ntarife einzuführen, die den Interessen des Gemeinsamen Marktes nicht entgegenlaufen, ohne dabei die Schweiz und Österreich in die durch die Formel C vorgeschriebene Frachtberechnungsmethode direkt einzubeziehen.

Die Einführung direkter und degressiver Tarife bringt unter Umständen empfindliche Einnahmeverluste mit sich. Dies gilt besonders für Länder mit geringen Transitweiten (z.B. Luxemburg), die bisher verhältnismäßig hohe Einnahmen erzielten. Generell gilt das aber besonders dann, wenn die Degression der Binnent~~a~~tarife relativ stark ist, da der Frachtsatz für eine kürzere Strecke die Degression für die Gesamtstrecke erhält. Daher

(1) Gemeinsames Gutachten der Wissenschaftlichen Beiräte beim BVM und BWM, Gutachtensammlung, a.a.O., S.121.

ist - wie es tatsächlich auch geschehen ist - die Einführung von Begrenzungen für die Degressionskoeffizienten in jedem Falle notwendig.

Es kann nicht Sinn direkter Tarife sein, auf Kosten der Eisenbahnen die Erlöse zugunsten der Unternehmungen zu verschieben, ebensowenig wie es sinnvoll ist, die Existenz der Binnenschifffahrt zu gefährden. Ohne Zweifel war ein Gedanke bei Schaffung der Montanunion die Steigerung der Produktivität. Diesem Ziel sollte auch die Senkung der Transportkosten dienen. Soweit dies selbstkostenmäßig durchzuführen ist, bestehen dagegen auch keinerlei Bedenken. Es kann aber nicht dadurch geschehen, daß die Tarife auf dem jeweils niedrigsten Niveau angeglichen werden. Dies würde auf die Dauer zu einem Substanzverzehr bei den Bahnen führen, wollte man nicht den Weg der Höbertarifierung von anderen als Montangütern gehen oder prinzipiell sich mit einer Übernahme der Fehlbeträge in die Staatshaushalte einverstanden erklären.

Daß man Abschluß des Montanvertrages solche möglichen Gefahren erkannt hat, zeigen die verschiedenen einschränkenden Bestimmungen. So verweist Artikel 67 auf die Notwendigkeit von Ausgleichsmaßnahmen bei Wirtschaftsstörungen, Artikel 70, Abs.5 auf die Rücksichtnahme auf das finanzielle Gleichgewicht der Transportunternehmen und auf nationale Maßnahmen im Rahmen der Koordinierung der Verkehrsträger; schließlich betont § 10, Abs. 6 des Übergangsabkommens, daß Störungen im Transportwesen zu vermeiden seien.

Schlußbetrachtung.

1) Grundsätze der Pläne für eine Integration des europäischen Verkehrs⁽¹⁾.

Die Bemühungen um eine internationale Zusammenarbeit wurden in den ersten Nachkriegsjahren in Europa getragen durch die Mai 1947 gegründete Wirtschaftskommission der UNO für Europa, der ECE, und seit April 1948 auch durch die OEEC, dem im Zusammenhang mit dem Anlaufen des Marshallplanes gegründeten Europäischen Wirtschaftsrat. Beide Organe bildeten Binnenverkehrsausschüsse.

Der Verkehrsausschuß der ECE befaßte sich mit der Prüfung allgemeiner Probleme, die nach Beendigung des Krieges im europäischen Verkehrswesen entstanden waren, daneben sollten im Rahmen der UNO abgeschlossene Verkehrskonventionen (so vor allem im Straßenverkehr) auf Europa übertragen und speziell europäische Fragen des Straßenverkehrs- und Eisenbahnwesens (Einführung direkter Tarife, Beseitigung von Diskriminierungen usw.) behandelt werden. Auf Grund dieser Untersuchungen wurden Empfehlungen an die Regierungen ausgearbeitet. Weitergehende Kompetenzen standen dem Verkehrsausschuß der ECE nicht zu.

Entsprechend ihren besonderen Zielen war die Arbeit der OEEC darauf gerichtet, einen raschen wirtschaftlichen Wiederaufbau zu fördern. Das Arbeitsprogramm auf dem Verkehrssektor wurde bestimmt durch die Notwendigkeit der Beseitigung von Mangeln und bestimmte Organisationsaufgaben, so etwa die Bereitstellung des nötigen Schiffsraums für die sehr umfangreichen Lieferungen an Lebensmitteln, Rohstoffen und anderen Wirtschaftsgütern aus den Vereinigten Staaten nach Europa. Hier erlangte neben dem Binnenverkehrsausschuß der Seeverkehrsausschuß (Maritime Transport Committee) besondere Bedeutung.

Die Arbeit wurde in diesen beiden Ausschüssen in der Folgezeit wesentlich ausgedehnt. Um dabei eine zu starke Zweigleisigkeit zu vermeiden, teilte man später die Arbeitsbereiche auf. Die Arbeit der ECE beschränkt sich seitdem auf den Straßenverkehr, während sich die OEEC vor allem mit dem internationalen Eisenbahnverkehr befaßt. Schließlich war auch die OEEC maßgeblich beteiligt am Zustandekommen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, deren Sekretariat ihr verwaltungsmäßig angegliedert

(1) Vgl. v. Bissing, Verkehrspolitik, S. 226 f.

ist. (1)

Das Vorgehen der Binnenverkehrsausschüsse war zunächst weitgehend bestimmt durch Tagesnotwendigkeiten und nicht durch ein im Hinblick auf eine Gesamtkoordinierung des europäischen Verkehrswesens geschaffenes Programm. Im Europarat sah man es daher als notwendige Aufgabe an, der scheinbaren Regellosigkeit dieses Vorgehens durch Ausarbeitung eines festen Planes für eine europäische Verkehrsunion mit genau abgegrenztem Tätigkeitsbereich und bestimmten Kompetenzen zu steuern. Der Leitgedanke war dabei der einer planmäßigen Organisation der Abwicklung des internationalen Verkehrs zwischen den einzelnen europäischen Ländern.

Es entsprach der Grundhaltung dieses europäischen Gremiums, daß in den aus Straßburg kommenden Plänen die Zielsetzungen sehr weit gesteckt waren. Zunächst zu weit, um überhaupt eine Aussicht auf die Durchsetzung solcher Forderungen zu begründen. Das äußert sich im Ziel des ersten Planes, nämlich eine für alle Verkehrsträger, einschließlich der Seehafenbetriebe, zuständige Oberste Europäische Verkehrsbehörde analog zur Hohen Behörde der Montanunion zu schaffen. Der Plan, vom damaligen Vorsitzenden des Verkehrsausschusses Bonnefous ausgearbeitet und im Mai 1951 fertiggestellt, war überhaupt nach dem Vorbild des Schumanplanes entwickelt.

Grundlegender Gedanke beim Bonnefousplan war die Errichtung einer supranationalen Obersten Verkehrsbehörde (s. Schaubild) nach dem Vorbild der Organisation der Montanunion als weiteres Modell für eine "Autorité spécialisée" (2). Die zu schaffende supranationale Behörde sollte in allen Fragen des internationalen Verkehrs Entscheidungsbefugnisse haben, im Bereich des nationalen Binnenverkehrs die Befugnis zu Empfehlungen. Wesentliche Aufgabe sollte dabei der Aufbau des europäischen Transportwesens nach den Prinzipien der Wirtschaftlichkeit sein.

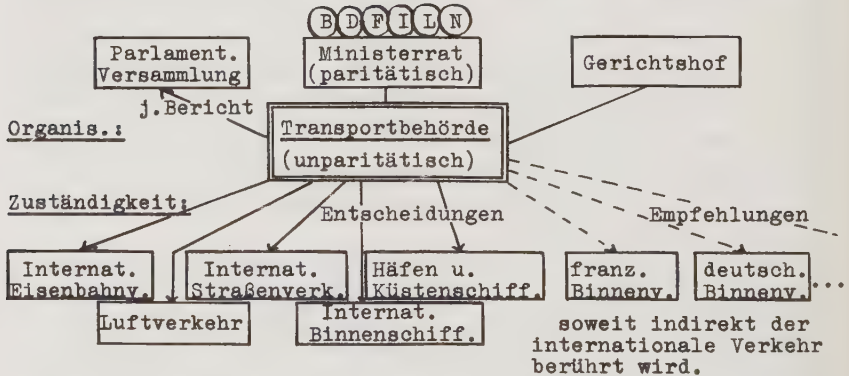
Es wurde bereits im Stadium der Beratungen klar - und deshalb wurde der Plan auch in der Wirtschaftskommission des Europarates nicht angenommen - daß bei dieser Konstruktion der Rahmen, der einer nationalen Autorität auf dem Gebiete des Verkehrs verbleiben würde (z.B. im Falle Deutschlands im Bereich der

(1) Auch die Agrarministerkonferenz, die allerdings nicht zur ständigen Einrichtung wurde, war organisatorisch der OEEC angeschlossen.

(2) Seinerzeit war mit den gleichen Zielsetzungen auch eine Landwirtschaftskommission vom Europarat eingesetzt worden.

Rheinschiffahrt) zu eng gefaßt war. Die Regierungen wollten und konnten auf ein so wichtiges wirtschaftliches Lenkungs-instrument wie die Verkehrspolitik, am stärksten ausgeprägt in der den meisten Regierungen zustehenden Tarifhoheit bei der Eisenbahn, nicht verzichten. Bei der Wahl des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit mußten auch bestimmte nationale wirtschaftliche und politische Erfordernisse (z.B. Förderung der deutschen Zonenrandgebiete) außer acht gelassen werden. Ein weiterer, an anderer Stelle schon erwähnter Einwand, richtete sich gegen die Vollmachten der neuen Behörde auf dem Gebiet der Investitionspolitik, da einer Verkehrsbehörde kaum die Entscheidungsbefugnis für diesen, alle Wirtschaftsbereiche beeinflussenden Sektor überlassen werden kann.

Aufbau einer Verkehrsgemeinschaft nach dem Bonnefous-Plan.



Der mit der Errichtung der Montangemeinschaft so wirkungsvoll begonnene Weg der vertikalen Integration durch Schaffung einer supranationalen Behörde, der einzelne Staaten einen Teil ihrer Souveränität abgaben, mußte hier, genauso wie im Falle des geplanten "Grünen Pools", an sachlichen Einwänden und Schwierigkeiten scheitern.

Diesen Vorbehalten trug der im November 1951 vorgelegte van de Kieft-Plan in einem neuen Vorschlag Rechnung⁽¹⁾. Auf die Errichtung einer übernationalen Verkehrsbehörde sollte danach verzichtet werden und an ihre Stelle ein "Office Européen des Transports", ein Europäisches Verkehrsamt, treten, das nur zur Durchführung von Untersuchungen und zur Erteilung von Empfehlungen befugt sein sollte. Der Vorschlag bezog sich nur noch

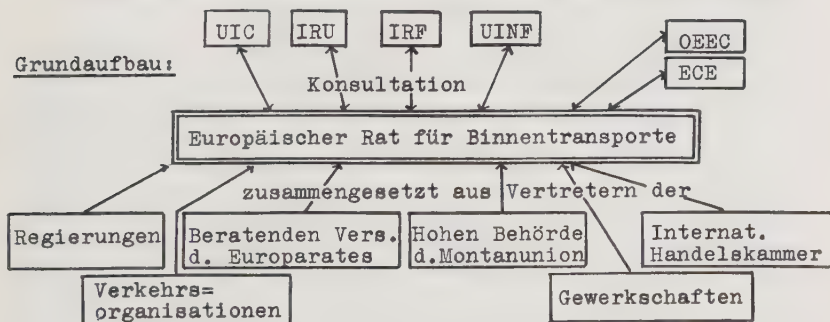
(1) Er wurde aus technischen Gründen in Straßburg nicht debattiert.

auf den Schienen-, Straßen- und Wasserstraßenverkehr. Für den Bereich des Luftverkehrs hatte van de Kieft einen gesonderten Vorschlag ausgearbeitet, auf den an späterer Stelle noch eingegangen wird.

Auch dieser Plan, der im übrigen die Aufgaben des geplanten Transportamtes nicht klar genug umgrenzt hatte, wurde in Straßburg nicht debattiert.

Ein greifbareres Ergebnis brachte der im September 1952 von Lemaire vorgelegte und ebenfalls im Rahmen des Europarates erarbeitete Plan. Der Gedanke der Verkehrsbehörde wurde nicht wieder aufgegriffen, die Aufgaben eines zu schaffenden Organs, des Europäischen Binnenverkehrsrates (Conseil Européen des Transports Intérieurs), dagegen präzisiert. Die Beschränkung des Tätigkeitsbereiches Straße, Schiene und Binnenwasserstraße blieb. Die Funktion des Rates sollte es sein, Empfehlungen zu erteilen, die die Koordinierung der Verkehrsträger sowie Verkehrsinvestitionen betreffen. Dabei sollten die Arbeiten der internationalen Organisationen der einzelnen Verkehrsarten und die Untersuchungen der ECE und OEEC beachtet werden.

Struktur des Binnenverkehrsrates nach dem Lemaire-Plan.



Diese drei Pläne sind in der Praxis nicht Gegenstand von zwischenstaatlichen Regierungsberatungen gewesen. Zweifellos wirkte es sich ungünstig aus, daß man sich entweder zu weitgehende Ziele gesteckt hatte oder sich nicht genügend Gedanken um die den unabhängigen Ausschüssen in der Realität zustehenden Kompetenzen gemacht hatte. Praktisch ist der Wirkungsbereich des Europarates zu klein.

Wesentliche Fortschritte waren zu erwarten, als sich mit der OEEC und der Montanunion Gremien in die Beratungen um eine

Koordinierung des europäischen Verkehrs einschalteten, deren Mitglieder auf Grund ihrer Stellungen auch bestimmte Vollmachten haben.

Eine Konferenz der Verkehrsminister der Montanstaaten sowie Österreichs und der Schweiz vom 29.-31. Januar 1953 und die Binnenverkehrskonferenz von Sachverständigen der Mitgliedstaaten der OEEC, die vom 18. März bis zum 17. Juni des gleichen Jahres stattfand, führte zur Gründung der "Europäischen Konferenz der Verkehrsminister" der Mitgliedstaaten der OEEC. Aus naheliegenden Gründen waren Irland und Island nicht beteiligt, dagegen unterzeichneten auch die Verkehrsminister der Nichtmitglieder Spanien und Jugoslawien das "Brüsseler Protokoll" der ersten Ministerkonferenz vom 16. Oktober 1953. Entsprechend der politischen Entwicklung schied später der Vertreter des Freien Territoriums von Triest aus der Konferenz aus.

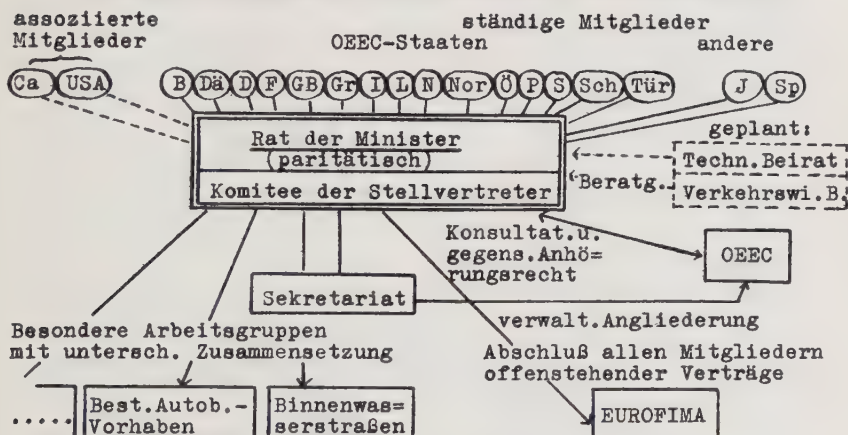
Damit war eine sehr breite Basis für europäische Verkehrsgespräche gefunden. Es konnte sich kaum als Nachteil erweisen, auch Länder in die Konferenz mit einzubeziehen, deren allgemeine Integrationsbereitschaft vorerst noch gering blieb, da eine Teilintegration im Verkehrsbereich sich auch im Rahmen der sechs Montanstaaten nicht verwirklichen ließ.

Der Konferenz stehen keinerlei Vollmachten zu. Man strebt in freiwilliger Zusammenarbeit eine Gleichartigkeit im Handeln an, ohne dabei durch Vorzeichnung bestimmter organisatorischer Prinzipien an formale Vorschriften gebunden zu sein. Beschlossene Resolutionen treten nur in den Ländern in Kraft, die ihnen zustimmen. Die Ausübung eines Vetorechtes ist nicht möglich. Die Konferenz geht bei ihrer Arbeit, in Zusammenarbeit mit der OEEC und aufbauend auf den Ergebnissen der Arbeit der internationalen Verkehrsorganisationen, von einer Betrachtung und Beurteilung der gegenwärtigen Situation im Verkehrswesen aus. Der Bereich der Seewirtschaft bleibt dabei ausgeklammert.

Man hat weder einen eigenen Verwaltungsapparat aufgebaut (lediglich ein Sekretariat sowie ein Komitee der Stellvertreter zur Unterstützung und Vorbereitung der Konferenzen) noch ein festes Planziel aufgestellt. Man arbeitet jeweils mit begrenzten Zielen und entwickelt dazu bestimmte Arbeitsmethoden. Wie schon erwähnt, konstituierte sich die Konferenz im Oktober 1953. Seitdem traten die Minister im Oktober 1954 sowie im Oktober 1955 zusammen.

Die Arbeit wird bestimmt durch zwei Punkte: Einmal Zusammenarbeit der Tätigkeit der bestehenden Organisationen und 2. Ergreifung der Maßnahmen, die die Entwicklung des internationalen europäischen Verkehrs am besten fördern. Wie zu erwarten, konnten hierbei im technischen Bereich die größten Fortschritte erzielt werden, zumal man sich hier im Falle des Schienenverkehrs auf die Ergebnisse einer langjährigen Zusammenarbeit der Eisenbahnverwaltungen stützen konnte. Zu erinnern ist an die Gründung der Europäischen Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmateriale und an die weiteren Arbeiten im Rahmen der Güterwagengemeinschaft.

Ständige Konferenz der Europäischen Verkehrsminister.



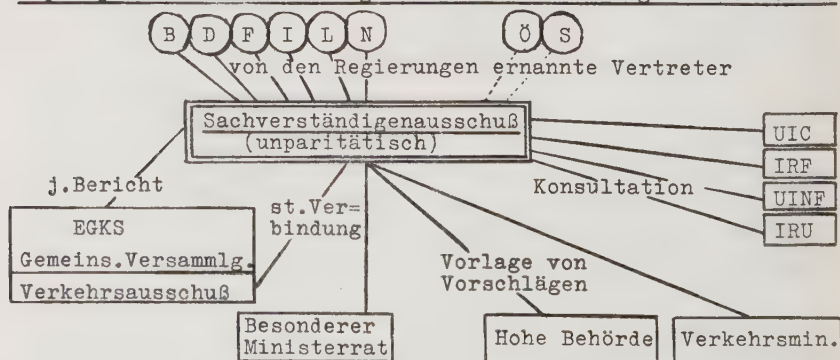
Die Konferenz hat im einzelnen zu verschiedenen Fragen des europäischen Verkehrswesens, wie Ausarbeitung von Plänen für Europastraßen, ein Binnenwasserstraßennetz, weiterem Ausbau von elektrifizierten Eisenbahnstrecken sowie Normung und Standardisierung des Eisenbahnmateriale, Entschlüssen ausgearbeitet und verschiedene zwischenstaatliche Kommissionen eingesetzt, in denen jeweils Vertreter der Staaten tätig sind, die die Einzelfragen besonders betreffen.

Ein wesentlicher Nachteil der Konferenz muß darin gesehen werden, daß die Verkehrsminister bei einer zu starken Betonung der nationalen Interessen der von ihnen vertretenen Länder den Erfordernissen einer europäischen Verkehrskoordinierung unter Umständen nicht die gebührende Beachtung schenken können.

Verschiedene Politiker haben daher in weiteren in der Folgezeit vorgelegten Plänen vorgeschlagen, einen unabhängigen Sachverständigenausschuß einzuschalten, dessen besondere Aufgabe die Koordinierung der europäischen Verkehrsträger sein sollte. Dabei wurde aber an die Erfahrungen der Montanunion angeknüpft und es wurde versucht, Brücken zu schlagen zwischen deren Organen und der Konferenz der Verkehrsminister.

Der Initiative Kapteijns und der Beratungen des Verkehrsausschusses der Gemeinsamen Versammlung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, dessen Sprecher der Niederländer seinerzeit war, entsprang der sogenannte Kapteijn-Plan vom Februar 1955. Er trägt unverkennbar der tatsächlichen Entwicklung Rechnung, wie sie durch die Errichtung der Verkehrsministerkonferenz gekennzeichnet ist, zielt aber dennoch darauf hin, nach und nach dem neu zu errichtenden unabhängigen Sachverständigenausschuß (wie es im Grunde ja auch die Hohe Behörde der Montanunion ist⁽¹⁾) - möglichst unter Hinzuziehung von Vertretern Österreichs und der Schweiz - mehr Vollmachten einzuräumen. Aufgabe wäre die Ausarbeitung von Vorschlägen zur Koordinierung des europäischen Verkehrs, wobei auf der Arbeit der bestehenden Organisationen aufgebaut werden soll. Das Schaubild erläutert die Arbeitsweise des Ausschusses:

Kapteijn-Plan zur Schaffung eines Sachverständigenausschusses.



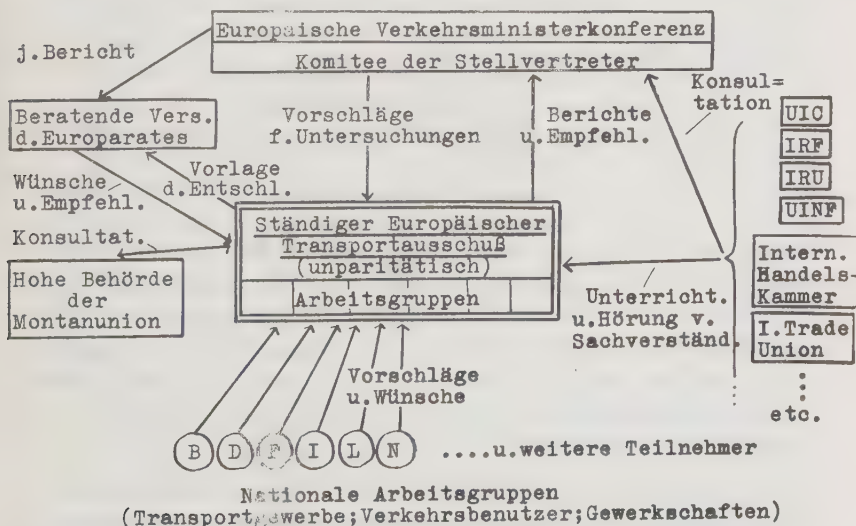
Ein zweiter Plan Lemaïres vom April 1955, der im Juni als Resolution der Beratenden Versammlung des Europarates vorgelegt

(1) Dies kommt z.B. im Beschluß des Ministerrates der Montanunion zum Ausdruck, keine bestimmte Wahl für die Reihenfolge des Präsidenten der Hohen Behörde festzulegen, sondern die jeweils am geeignetsten erscheinende Persönlichkeit mit dem Amt zu betrauen.

wurde, drückt die Forderung nach einem Organ, dem schließlich auch bestimmte Vollmachten übertragen werden müßten, noch stärker aus.

Die Ministerkonferenz soll dem zu gründenden Ständigen Europäischen Transportausschuß ("Comité Permanent des Transport Européens") organisatorisch übergeordnet werden. Die Empfehlungen des Komitees, die die Arbeit der Minister vorbereiten sollen, können abgelehnt werden; die Ablehnung muß aber der Beratenden Versammlung gegenüber begründet werden. Lemaire möchte die Befugnisse des Ausschusses im Verlaufe einer bestimmten Entwicklung zur Erteilung von Weisungen im internationalen Verkehr, insbesondere aber auf dem Gebiet der Investitionen, erweitert sehen. Lemaire sieht hierin nicht eine Entwicklung analog dem Bonnefous-Plan, aber einen gewissen Fortschritt in Richtung auf supranationale Vollmachten, die von den Regierungen an den Ausschuß übertragen werden. Zunächst vorgesehen für die Länder der Gemeinschaft, soll die Teilnahme allen Ländern offenstehen. Der Ausschuß soll für den Binnenverkehr und den Luftverkehr zuständig sein.

Aufbau und Arbeitsweise zeigt folgende Übersicht (nach Council of Europe, Consultative Assembly, Doc.359):



Sachlich liegt keine so große Abweichung zur tatsächlichen Entwicklung vor. Die Institution der Konferenz der Verkehrs-

minister als Dachorganisation wird berücksichtigt. Deren Arbeitsweise durch Bildung von besonderen Arbeitsgruppen, die mit den bestehenden Organisationen in enger Verbindung stehen, wird übernommen; allerdings werden sie durch den Ständigen Ausschuss gebildet. Der Bruch in den Auffassungen erfolgt dort, wo man dem neuen Gremium in einem späteren Zeitpunkt auch Entscheidungsbefugnisse in Fragen der Koordinierung des internationalen Verkehrs zubilligen will.

Es war zu erwarten, daß die Tätigkeit der EGKS zu Überlegungen führen mußte, ob der Weg der vertikalen oder institutionellen Integration durch supranationale Zusammenschlüsse fortgeführt werden sollte. Dabei bot sich grundsätzlich der Weg der Ausdehnung der Funktionen der Hohen Behörde an. Derartige Forderungen wurden vom ehemaligen Präsidenten der Hohen Behörde Jean Monnet erhoben sowie anlässlich der Konferenz des Ministerrates der Montanunion am 1. und 2. Juni in Messina von den Regierungen Italiens und der Beneluxländer, die prinzipiell nicht gegen weitere Teilunionen auf dem Gebiete des Verkehrs und im Energiesektor eingestellt sind.

Folgende Pläne wurden vorgelegt:

Monnet-Plan		April 1955
Memorandum der Benelux-Staaten		Mai "
" der Bundesregierung	zur	" "
" der ital. Regierung	Messina-Konferenz	" "
Messina-Plan; Entschlieung der Außenminister		Juni "

Ihre Zielsetzungen sind hinsichtlich des Verkehrsbereiches nahezu gleichlautend. Es soll "eine gemeinsame Beurteilung von Entwicklungsplänen stattfinden, und zwar für die Errichtung eines europäischen Netzes von Kanälen, Autobahnen, elektrifizierten Eisenbahnlinien, für die Normung des Materials sowie die Auffindung von Mitteln und Wegen zu einer besseren Koordinierung des Luftverkehrs." Alle Vorschläge sind nicht weiter konkretisiert, vielmehr sollte dies Aufgabe noch einzuberufener Konferenzen sein.

Jean Monnet ist als Politiker der stärkste Verfechter der Idee der Teilunionen unter weitgehender Einschaltung der Konstruktion des Gemeinsamen Marktes für Kohle und Stahl. Sein Plan zielt darauf ab, die Zuständigkeit der Hohen Behörde

auf die Bereiche Kernenergie, herkömmliche Energie und Transportwesen auszudehnen. Monnet denkt auch an die Schaffung einer parlamentarischen Kontrolle. Die Gemeinsame Versammlung könnte später zu einer Europäischen Versammlung erweitert werden.

Die Beneluxländer treten in ihrem Vorschlag, genauso wie die italienische Regierung, im Falle der Bereiche Verkehr und Energiewirtschaft sehr stark für eine Teilintegration ein⁽¹⁾. Das Beneluxmemorandum befürwortet die Errichtung eines Organs in Ergänzung der Gemeinschaft für Kohle und Stahl zur Prüfung der besonderen Fragen des europäischen Verkehrs, einschließlich des Luftverkehrs, ferner die Errichtung eines Ausrüstungsfonds für das Verkehrswesen. Beide Pläne sehen die Einberufung vorbereitender Konferenzen vor.

Das Memorandum der Bundesregierung schlägt die Bildung eines ständigen Konsultativorgans vor. Verwaltungsmäßig soll für neue Aufgaben die Hohe Behörde eingeschaltet werden.

Im Schlußkommuniqué des Ministerrates der Montanunion zur Konferenz von Messina wird die Notwendigkeit der Mitarbeit von OEEC, Verkehrsministerkonferenz und Europarat betont. Zum Methodenproblem wird mit Bezug auf den Verkehr nicht eindeutig Stellung genommen. Vielmehr werden im Transportsektor die schon erwähnten Zielsetzungen herausgestellt. Über den Weg sollen weitere Konferenzen entscheiden, die auch die erforderlichen Verträge ausarbeiten sollen. Die nötigen Vorbereitungen werden zur Zeit durch einen von der Messina-Konferenz eingesetzten Arbeitsausschuß "Verkehr und Öffentliche Arbeiten" durchgeführt.

In einem Teilbereich des Verkehrs, nämlich dem Luftverkehr, blieb der Gedanke der Notwendigkeit einer straffen Organisation auch dann noch wach, als man die Pläne der Schaffung einer Gesamtautorität für den Verkehrsbereich bereits aufgegeben hatte.

Man hat an dieser Auffassung im Grunde bis heute festgehalten, weil es bei der herrschenden Wettbewerbslage eigentlich sehr unwirtschaftlich ist, eine Vielzahl von Gesellschaften mit umfangreichen eigenen Verwaltungs- und Verkaufsorganisationen

(1) Die Beneluxstaaten halten auch nach wie vor an ihrem Plan einer Agrarunion fest, die für die drei Länder bis 1962 verwirklicht werden soll.

nebeneinander bestehen zu lassen. Alle Gründe, die im Bereiche des erdgebundenen Verkehrs gegen eine Teilunion sprechen, können hier nicht vorgebracht werden.

Trotzdem ist man von der Verwirklichung einer Luftunion sehr weit entfernt.

Bereits im Frühjahr 1951 hatte der damalige italienische Außenminister Sforza im Ministerrat des Europarates einen Plan zur Errichtung eines sogenannten "Blauen Pools" vorgelegt, worin er sich für den Abschluß einer europäischen Luftkonvention und die Durchführung eines gemeinsamen Luftverkehrsbetriebes aussprach.

Zusammen mit seinem Plan für ein europäisches Transportamt hatte van de Kieft einen eigenen Vorschlag für den Luftverkehr ausgearbeitet, der im November 1951 veröffentlicht wurde. Gedacht wurde an die Errichtung einer besonderen Luftverkehrsbehörde nach dem Muster der amerikanischen CAB, der bestimmte Vollmachten zustehen müßten. Die Organisierung des Luftverkehrsbetriebes selbst könnte in verschiedener Weise vor sich gehen. Entweder, analog zur SAS, durch Gründung einer internationalen Gesellschaft oder durch Gründung einer Chartergesellschaft. Die Zuständigkeit der Luftverkehrsbehörde würde sich nur auf den innereuropäischen Luftverkehr erstrecken, die transkontinentalen Dienste sollten ausgeklammert werden.

Die Entwicklung führte aber dahin, sich in Fragen der Koordination des europäischen Luftverkehrs der Organisation der ICAO zu bedienen. Auf Vorschlag der OEEC-Konferenz von 1953 und des Europarates trat daher im April und Mai 1954 im Rahmen der ICAO eine Europäische Zivilluftfahrtkonferenz (European Civil Aviation Conference) in Straßburg zusammen.

Wenngleich auf dieser Konferenz die Probleme des Luftverkehrs mit außerordentlicher Gründlichkeit behandelt wurden und ein umfangreiches Programm aufgestellt wurde, muß dennoch kritisch festgestellt werden, daß am Ende in Auswirkung der Arbeit dieser Konferenz bisher so gut wie nichts erreicht wurde. Die Beratungen sollen auf weiteren Konferenzen fortgeführt werden.

2) Der Weg zur Einheit im europäischen Verkehrswesen.

Es dürfte keine bestimmte Methode geben, die eine Integration des europäischen Verkehrswesens unter Wahrung der Einheit des

Verkehrs herbeiführt. Es erscheint vor allem jeder Versuch der Schaffung eines europäischen Organs mit Entscheidungsbefugnissen in allen Bereichen des internationalen Verkehrs als nicht durchführbar, ganz gleich, ob man nun prinzipiell den Weg der vertikalen und institutionellen Integration weiterzugehen bereit ist oder nicht. Bei allen Bereichen - mit Ausschluß vielleicht des Luftverkehrs - würde es nicht gelingen, Reibungen zwischen den Interessen nationalstaatlicher Souveränität und einer supranationalen Verkehrslenkung auszuschalten.

Offensichtlich kommt es auch auf die Methode nicht an; wesentlich ist vielmehr der Erfolg. Es liegt dabei in der Natur der Sache, ohne jegliche Starrheit der Methoden begrenzte Ziele anzustreben.

Zweifelloos ist sogar die Entwicklung eines realistischen Programms für eine Intensivierung der Zusammenarbeit im Verkehrssektor gehemmt worden durch die Idee, zur Totalintegration im wirtschaftlichen Teilbereich Verkehr schreiten zu müssen. Konstruierte Parallelen zur Montanunion - und zeitweilig auch EVG - drängten sich zu stark auf, obgleich die Montanunion keines falls schlüssige Erfahrungen brachte, ob Teilunionen überhaupt zur europäischen Gesamtintegration führen. Man sprach von Verkehrsunion, ehe man deren Existenzmöglichkeit und -Berechtigung überhaupt geprüft hatte und suchte nach organisatorischen Grundlagen und Formen, ehe man den Aufgabenbereich klar umrissen hatte. Schlagworte wie Koordinierung, Harmonisierung und schließlich Integration selbst führen aber nicht zu den eigentlichen Problemen hin.

Wie Autenrieth⁽¹⁾ betont, muß das Problem der Zusammenarbeit im Verkehrswesen nach 2 Seiten hin betrachtet werden, nämlich "nach der Mannigfaltigkeit ihrer Aufgaben" - und das verlangt 1. eine Konkretisierung der einzelnen Probleme sowie 2. auch eine Vielfalt anzuwendender Praktiken - dann aber auch "nach der Vielschichtigkeit ihrer Voraussetzungen, die neben den rein verkehrlichen auch in der politischen, wirtschaftlichen, sozialen, kulturellen und vor allem in der menschlichen Ebene liegen." Hier ist deutlich ausgedrückt, daß der Verkehrssektor nicht allein von der wirtschaftlich-technischen Seite betrach-

(1) Autenrieth, Voraussetzungen und Möglichkeiten einer europäischen Verkehrsgemeinschaft; Internationales Archiv für Verkehrswesen, 7/1953, S.141 ff.

tet werden darf, sondern hineingestellt werden muß in einen größeren Zusammenhang.

Eine engere wirtschaftliche Zusammenarbeit der europäischen Staaten und eine intensivere Arbeitsteilung in einem nach zunehmender Liberalisierung und Konvertibilität der Währungen sowie dem Verzicht auf handelshemmende Zollschränken mehr und mehr integriertem Gebiet stellt erhöhte Anforderungen an die Leistungsfähigkeit der Verkehrsmittel im internationalen Verkehr.

Dem stehen zahlreiche Hindernisse entgegen. Die größte Schwierigkeit liegt offensichtlich darin, daß die Einzelstaaten den Verkehr im eigenen Land nach Möglichkeit den eigenen Verkehrsträgern vorbehalten möchten. Der Begriff der Cabotage, ursprünglich aus der Seeschifffahrt stammend, wurde in fast alle Bereiche des Verkehrs übertragen. So gilt in der Binnenschifffahrt, daß zwar die "Große Cabotage" erlaubt ist, nämlich der Verkehr von einem Land zum anderen, aber die "Kleine Cabotage", die im allgemeinen schlechthin als Cabotage bezeichnet wird, nämlich der Transport von Gütern zwischen Häfen des gleichen Landes, nur den eigenen Schiffen vorbehalten bleibt. Der Begriff der Cabotage ist ebenfalls in das internationale Straßenverkehrsrecht und in das Luftrecht übertragen worden. Dieses Prinzip blieb grundsätzlich erhalten, trotz der Konvention über die "Freiheit des Verkehrs auf der Straße" und dem Chicagoer Luftfahrtabkommen, mag es im einzelnen auch von Fall zu Fall im Wege zweiseitiger Abkommen durchbrochen worden sein und mögen bei der Binnenschifffahrt in dieser Hinsicht stärkere Liberalisierungstendenzen - allerdings nur im Rahmen bestimmter Frachtenkonventionen - sich abzeichnen. Aus einer ganz anderen betriebsorganisatorischen Situation heraus, ist dieses Problem im Eisenbahnverkehr völlig unbekannt.

Bei realistischer Betrachtung ist die Situation im internationalen Verkehr doch so:

Das Problem der innerstaatlichen Verkehrskoordinierung im Zusammenhang mit dem internationalen Verkehr besteht darin, daß durch den ungehinderten Einbruch von Binnenschifffahrt und Güterstraßenverkehr ein ungeregeltes Moment die Ordnung des innerstaatlichen Verkehrs stört; beim Eisenbahnverkehr ist dies dagegen nicht der Fall.

So hat die Förderung des internationalen gewerblichen Güterstraßenverkehrs wenig Fortschritte gemacht. Man befindet sich bei den Beratungen über internationale Konventionen noch in einem Stadium, das man im Bereich des Eisenbahnverkehrs längst verlassen hat. Hier gibt es keine Probleme formaler Art mehr. Beim internationalen Straßenverkehr stehen dagegen - wenigstens beim gewerblichen Güterverkehr - noch Fragen der Durchführbarkeit, Zulässigkeit usw. zur Debatte.

Es gibt in jedem Land nur eine Eisenbahngesellschaft, die die Masse der grenzüberschreitenden Verkehre durchführt. Staat und Eisenbahn sind noch dazu weitgehend identisch (die niederländische NS z.B. ist zwar juristisch selbständig, das Aktienkapital wird aber voll vom Staat gehalten; der französische Staat ist zu 51 % an der SNCF beteiligt). Internationale Transporte vergrößern die Auslastung des Bahnbetriebes; die eigene Bahn bleibt immer Transportführer und übernimmt fremde Waggons an der Grenze und führt sie wie eigene weiter, ob sie nun bereits einem Zielbahnhof oder einer weiteren Grenze zugeführt werden. Kapazitätsmäßig ist jede zusätzliche Transportmenge erwünscht. Internationale Eisenbahntransporte fallen immer - das ist vielleicht noch nicht genügend betont worden - dem eigenen Transportmittel zu. Luft-, Straßen- und Binnenschifftransporte dagegen in der Mehrzahl der Fälle nicht. Es gibt kein Konkurrenzverhältnis im schienengebundenen Verkehr in einem Land. Es gibt aber immer eine Konkurrenz zwischen fremden und der eigenen Fluggesellschaft.

Das Konkurrenzmoment - und hier im mehrfachen Sinne - ist dagegen besonders stark im Güterkraftverkehr auf der Straße. Wenn ein Staat den eigenen Güterkraftverkehr reglementiert und beschränkt, dann wird er kaum bereit sein, fremde Unternehmer unbeschränkt ihr Gewerbe im eigenen Land ausüben zu lassen. Es wäre übrigens auch nicht gerecht, wenn diese auf Grund der Währungs- und Tarifverhältnisse bestimmte Kostenvorteile gegenüber den eigenen Unternehmern hätten.

Die geographische Lage, die Richtung und Intensität der Verkehrsströme bringen es mit sich, daß im westlichen Europa für die Möglichkeiten eines internationalen Straßengüterverkehrs sehr viel von der deutschen Bereitwilligkeit, diese Verkehre zu fördern, abhängt. Gerade Deutschland kann aber hierzu im gegenwärtigen Zeitpunkt, entsprechend der Verkehrssituation

in seinem Hoheitsbereich, nicht bereit sein⁽¹⁾.

Diese Schwierigkeiten sind anderer Natur beim Luftverkehr infolge der völlig andersartigen technischen wie betrieblichen Struktur. Sie könnten gelöst werden - und daran muß nach wie vor festgehalten werden - durch eine organisatorische Zusammenfassung des europäischen Luftverkehrs.

Eine derartige Zusammenfassung wird bei der Binnenschifffahrt überflüssig gemacht durch den Abschluß von Frachtenkonventionen, wodurch bei Erhaltung ihrer betrieblichen Eigenart und ohne Behinderung für den internationalen Binnenschiffsverkehr ruinöser Konkurrenzkampf weitgehend ausgeschaltet werden kann.

Bei der Eisenbahn macht die Abwicklung des internationalen Verkehrs selbst keine Schwierigkeiten. Man konnte bereits beginnen, gefördert durch die Entwicklung im Rahmen der Montanunion, die materiellen Bedingungen des Beförderungsvorganges anzugleichen. Nicht zuletzt war das möglich, weil hier für die Abwicklung des internationalen Verkehrs andere Voraussetzungen vorliegen und für jedes Land nur ein Partner in internationale Abkommen einbezogen zu werden braucht.

Das Problem der Koordinierung erscheint in vielen Formen. Koordinierung der Verkehrsträger im europäischen Rahmen kann nur so verstanden werden, daß, aufbauend auf der Einheit und Ordnung des binnenländischen Verkehrs, im internationalen Bereich eine Koordinierung und Abstimmung in Einzelpunkten auf der Basis freiwilliger Kooperation im fachlichen Sektor der Verkehrsträger wie auf der Ebene der Regierungen durchgeführt wird. Zunächst aber müssen die innerstaatlichen Schwierigkeiten von innen her behoben werden. Eingriffe von außen können hier kaum Lösungen bringen. Das mag als ein nicht sehr hoffnungsvoller Gedanke erscheinen, aber es kommt darin eine realistische Betrachtungsweise zum Ausdruck.

Neben den positiven Anregungen, die von der Montanunion ausgehen, erscheint die Konstruktion der Konferenz der europäischen Verkehrsminister als ein wesentlicher Fortschritt. Es muß als Vorteil angesehen werden, daß alle westeuropäischen Länder

(1) Es muß freilich bezweifelt werden, ob der Weg der Beschränkung der Abmessungen für Lkw's auf ein unter dem internationalen Niveau liegendes Maß dieses ohnehin schwierige Problem einer Lösung näherbringt.

in dieser Konferenz mitarbeiten. Dabei ist aus Gründen, die in der Materie begründet liegen, eine Beschränkung auf den rein verkehrswirtschaftlichen Sektor geboten. Das bedeutet allerdings, daß vorerst nicht zu hohe Erwartungen an die Auswirkungen der Tätigkeit der Konferenz gestellt werden dürfen. Wir dürfen nämlich nicht vergessen, daß die Ansatzpunkte für tiefergreifende positive Lösungen auf dem Wege zu einer Verkehrsintegration zunächst nur in dem räumlich enger umgrenzten Gebiet der Montanunion liegen.

Letztlich ist die Schaffung der Einheit des europäischen Verkehrswesens und die Koordinierung der Verkehrsmittel in Europa abhängig von politischen Faktoren, also ein weitgehend politisches Problem. Von der Seite der Verkehrspolitik allein kann eine Lösung nicht erreicht werden.

Anhang.

Transportbestimmungen des Montanvertrages und des Übergangsabkommens.

Artikel 4 (Wesen des gemeinsamen Marktes):

Als unvereinbar mit dem gemeinsamen Markt für Kohle und Stahl werden innerhalb der Gemeinschaft gemäß den Bestimmungen dieses Vertrages aufgehoben und untersagt:

- a) Ein- und Ausfuhrzölle oder Abgaben gleicher Wirkung sowie mengenmäßige Beschränkungen des Warenverkehrs.
- b) Maßnahmen oder Praktiken, die eine Diskriminierung zwischen Erzeugern oder Käufern und Verbrauchern herbeiführen, insbesondere hinsichtlich der Preis- und Lieferbedingungen und der Beförderungstarife, sowie Maßnahmen oder Praktiken, die den Käufer an der freien Wahl seines Lieferanten hindern;
- c).....
- d).....

Kapital IX. Transporte.

Artikel 70 (Bestimmungen über Transportbedingungen):

Es wird anerkannt, daß die Errichtung des gemeinsamen Marktes die Anwendung solcher Transporttarife für Kohle und Stahl erforderlich macht, die den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen bieten.

Im Verkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft sind insbesondere die auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhenden Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art verboten. Die Beseitigung dieser Diskriminierungen bringt insbesondere die Verpflichtung mit sich, auf die Kohlen- und Stahltransporte aus oder nach einem anderen Mitgliedstaat die Frachttarife, Frachten und Tarifbestimmungen aller Art anzuwenden, die für die Binnentransporte der gleichen Güterart gelten, sofern das Gut auf der gleichen Strecke befördert wird.

Die Frachttarife, Frachten und Tarifbestimmungen jeder Art, die auf die Binnentransporte von Kohle und Stahl innerhalb jedes Mitgliedstaates und zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung finden, werden veröffentlicht oder der Hohen Behörde zur Kenntnis gebracht.

Die Anwendung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohleförderung und Stahl-erzeugung bedarf der vorherigen Genehmigung der Hohen Behörde, die sich vergewissert, daß die Maßnahmen mit den Grundsätzen des Vertrages im Einklang stehen; sie kann die Genehmigung befristet oder bedingt erteilen.

Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels sowie der anderen Vertragsbestimmungen bleibt die Verkehrspolitik, insbesondere die Aufstellung oder Änderung von Frachten und Beförderungsbedingungen jeder Art sowie die Änderung der Frachten zur Sicherung des finanziellen Gleichgewichts der Transportunternehmen, den gesetzlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen eines jeden Mitgliedstaates unterworfen; das gleiche

gilt für Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Transportarten oder verschiedenen Leitungswegen.

Überschriften () nicht Teil des amtlichen Textes.

Abkommen über die Übergangsbestimmungen gemäß Art. 85.

Transportwesen.

§ 10.

Ein Ausschuß von Sachverständigen, die von den Regierungen der Mitgliedstaaten ernannt werden, ist von der Hohen Behörde mit der Ausarbeitung von Vorschriften zu beauftragen, die zur Erreichung der in Artikel 70 des Vertrages bestimmten Ziele den Regierungen für die Transporte von Kohle und Stahl vorzuschlagen sind; die Hohe Behörde hat diesen Ausschuß unverzüglich einzuberufen.

Die zur Herbeiführung des Einverständnisses der Regierungen mit den verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlichen Verhandlungen sind unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 70 letzter Absatz von der Hohen Behörde in die Wege zu leiten; diese hat gleichfalls die etwa notwendigen Verhandlungen mit beteiligten dritten Staaten einzuleiten.

Die von dem Ausschuß zu prüfenden Maßnahmen sind folgende:

- 1) Beseitigung der zu den Bestimmungen des Artikels 70 Absatz 2 in Widerspruch stehenden Diskriminierungen;
- 2) für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft Aufstellung von direkten internationalen Tarifen, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen, ohne der Aufteilung auf die beteiligten Verkehrsunternehmen vorzugreifen.
- 3) Prüfung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art, damit sie im Rahmen der Gemeinschaft aufeinander abgestimmt werden, soweit dies für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist; dabei sind unter anderem die Selbstkosten der Transporte zu berücksichtigen.

Der Sachverständigenausschuß hat seine Arbeiten spätestens innerhalb folgender Fristen abzuschließen:

- drei Monate für die unter 1) genannten Maßnahmen;
- zwei Jahre für die unter 2) und 3) genannten Maßnahmen.

Die unter 1) genannten Maßnahmen treten spätestens mit der Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle in Kraft.

Die unter 2) und 3) genannten Maßnahmen treten gleichzeitig in Kraft, sobald das Einverständnis der Regierungen vorliegt. Falls jedoch 2 1/2 Jahre nach Errichtung der Hohen Behörde das Einverständnis der Regierungen der Mitgliedstaaten mit den unter 3) genannten Maßnahmen nicht herbeigeführt werden sollte, treten die unter 2) genannten Maßnahmen zu einem von der Hohen

Behörde bestimmten Zeitpunkt allein in Kraft. In diesem Falle hat die Hohe Behörde auf Vorschlag des Sachverständigenausschusses die ihr notwendig erscheinenden Empfehlungen zu erteilen, um jede schwere Störung im Transportwesen zu vermeiden.

Die in Artikel 70 Absatz 4 genannten und bei der Einsetzung der Hohen Behörde geltenden Tarifbestimmungen sind der Hohen Behörde mitzuteilen; diese hat für Abänderung die Fristen zu bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden.

Der Sachverständigenausschuß hat Abänderungen auszuarbeiten und den beteiligten Regierungen vorzuschlagen; diese werden die luxemburgische Regierung ermächtigen, die vorgeschlagenen Abänderungen auf die oben näher bezeichneten Maßnahmen und Grundsätze anzuwenden, um der besonderen Lage der luxemburgischen Eisenbahn Rechnung zu tragen.

Die beteiligten Regierungen werden nach Anhörung des Sachverständigenausschusses die luxemburgische Regierung, soweit es die besondere Lage erfordert, ermächtigen, die angenommene Lösung während des Dauerzustandes weiter anzuwenden.

Solange über die in den vorstehenden Absätzen vorgesehenen Maßnahmen keine Einigung zwischen den beteiligten Regierungen erzielt werden kann, braucht die luxemburgische Regierung die in Artikel 70 des Vertrages und in diesem Paragraphen angegebenen Grundsätze nicht anzuwenden.

Verzeichnis der Abkürzungen.

Internationale Organisationen:

CE	Conseil de l'Europe - Europarat
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports - Konferenz der Europäischen Verkehrsminister
ECE	Economic Commission for Europe - Wirtschaftskommis- sion für Europa
ECITO	European Central Inland Transport Organization - Zen- trale Europäische Binnentransport-Organisation
EGKS	Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl (CECA - Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier)
ICC	International Chamber of Commerce - Internationale Handelskammer (CCI - Chambre de Commerce Internatio- nale)
ITC	Inland Transport Committee - Binnenverkehrsausschuß (bei ECE und OEEC)
ITF	International Transport Workers Federation - Inter- nationaler Transportarbeiterverband
OEEC	Organization for European Economic Cooperation - Organisation für europäische wirtschaftliche Zusam- menarbeit
UPU	Universal Postal Union - Weltpostverein

Eisenbahnverkehr:

AIC	Internationale Eisenbahnkongreßvereinigung
AVER	Abkommen Verkehrsteilung Eisenbahn-Rheinschiffahrt
BDC	Internationales Dokumentenbüro
BR	British Railways
CEH	Conférence Européenne des Horaires des Trains de Voyageurs - Europäische Reisezug-Fahrplankonferenz
CFB	Société Nationale des Chemins de fer Belges
CFL	Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois
CICE	Centre d'Information des Chemins de fer Européens - Informationszentrale der europäischen Eisenbahnen
CIM	Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer - Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr
CIT	Comité International des Transports par Chemins de fer - Internationales Eisenbahntransportkomitee
CIV	Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer - Internationales Übereinkommen über den Personen- und Gepäckverkehr
CP	Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses
DB	Deutsche Bundesbahn
DSB	Dänische Staatsbahnen

EUROFIMA	Société européenne pour le financement du matériel ferroviaire - Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale
EUROP	Communauté Européenne des Wagons & Marchandises Europäische Güterwagengemeinschaft
FS	Ferrovie dello Stato
Interfrigo	Société Ferroviaire Internationale des Transports Frigifiques - Internationale Eisenbahngesellschaft für den Transport wärme- und kälteempfindlicher Güter
JDZ	Jugoslawische Eisenbahnen
LIM	Conférence Européenne des Horaires des Trains de Marchandises - Europäische Güterzug-Fahrplankonferenz
NS	N.V. Nederlandse Spoorwegen
NSB	Norges Statsbaner
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ORE	Office de Recherches et d'Essais - Forschungs- und Versuchsanstalt
RENFE	Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
RIV	Regolamento internazionale veicoli - Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr
RIC	Regolamento internazionale carrozze - Übereinkommen über die gegenseitige Benutzung von Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr.
SBB	Schweizerische Bundesbahnen (CFF - Chemins de fer Fédéraux Suisse)
SEB	Saarländische Eisenbahnen
SJ	Statens Järnvägar
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
TEE	Trans-Europa-Express
UIC	Union Internationale des Chemins de fer - Internationaler Eisenbahnverband
UIMC	Internationaler Verband für den bahnärztlichen Dienst
URF	Union des services routiers des chemins de fer européens - Verband der Straßenverkehrsdienste der europäischen Eisenbahnen
UT	L'Unité technique des chemins de fer - Technische Einheit im Eisenbahnwesen
VMEV	Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

Luftverkehr:

AF	Air France
ARB	Air Research Bureau (Untersuchungsbüro der europäischen Luftverkehrsgesellschaften)
ARINC	Aeronautical Radio Inc. (USA)

BEA	British European Airways
BOAC	British Overseas Airways Corporation
CAB	Civil Aeronautic Board (USA)
CAB	Civil Aviation Board (Alliiertes Luftfahrtamt der Hohen Kommission für Deutschland)
CINA	Convention internationale portant réglementation de la navigation aérienne (Pariser Luftverkehrsab- kommen)
CPAM	Committee for Purchases of Aviation Materials
DLH	Deutsche Lufthansa
FITAP	Fédération Internationale des Transport Aériens Privés - Internationale Vereinigung der unabhängi- gen Luftverkehrsunternehmer
IAL	International Aeradio Ltd. (GB)
IATA	International Air Transport Association - Interna- tionale Lufttransportvereinigung
ICAO	International Civil Aviation Organization - Inter- nationale Zivilluftfahrtorganisation
IFTA	Institut Français du Transport Aérien - Französi- sches Luftverkehrsinstitut
KLM	Koninklijke Luchtvaart Maatschappij
LAI	Linee Aeree Italiane
SABENA	Société Anonyme Belge d'Exploitations de la Navi- gation Aérienne
SAS	Scandinavian Airlines System
SITA	Société Internationale des Télécommunications Aéronautiques - Internationale Gesellschaft für Nachrichten-Verbindungen in der Luftfahrt
SR	Swissair

Übrige:

CCNR	Commission Centrale pour la Navigation du Rhin - Zentrale Rheinschiffahrtskommission
CNFR	Communauté de Navigation Française Rhénane
DFK	Duisburger Frachtenkonvention
FIATA	Fédération Internationale des Associations des Transporteurs et Assimilés - Internationale Föde- ration der Spediteurorganisationen
IRF	International Road Federation - Internationale Straßenliga
IRU	International Road Transport Union - Internationa- ler Straßenverkehrsverband
UINF	Union Internationale de la Navigation Fluviale - Internationale Binnenschiffahrtsunion

Literaturverzeichnis.

Abkürzungen:

I.A.f.V. = Internationales Archiv für Verkehrswesen
Z.f.V. = Zeitschrift für Verkehrswissenschaft.

I. Allgemeine Literatur.

1) Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft.

v. Bissing, W.M. Verkehrspolitik, Berlin 1956
Meinhold, W. Volkswirtschaftspolitik, München 1955
Pirath, C. Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 2. Auflage; Berlin/Göttingen/Heidelberg 1949
Schmitt, A. Verkehrspolitik; in Weber, Handels- und Verkehrspolitik, München/Leipzig 1933

2) Verkehrsgeographie.

Blum, O. Verkehrsgeographie, Berlin 1936
Blum, O. Betrachtungen zur Verkehrsgeographie, Archiv für Eisenbahnwesen 1920, S.1 ff., 413 ff, 197 ff., 575 ff., 941 ff.
Fels, E. Der wirtschaftende Mensch als Gestalter der Erde, Stuttgart 1954
Hassert, K. Allgemeine Verkehrsgeographie, 2 Bände, Berlin u. Leipzig 1931
Hettner, A. Allgemeine Geographie des Menschen, III. Bd.: Verkehrsgeographie, Stuttgart 1952

3) Zum Standortproblem.

Berkenkopf, P. Verkehr und Standortbildung, in Schiene und Straße, Dortmund 1953
Gregor Tarifraten im südwestdeutschen Raum mit besonderer Berücksichtigung der peripheren Gebiete, I.A.f.V. 2/1954
Helfrich, P. Raumordnung, Tarifpolitik und Verkehrsordnung, Sonderdruck aus Schiene und Straße 1952
Kunze, H.J. Die Lagerungsorte der westeuropäischen Eisen- und Stahlindustrie im Licht ihrer Kostenstruktur, Kieler Studie Nr. 30, Kiel 54
Kuske, B. Entstehung und Gestaltung des Wirtschaftsraumes, Bonn 1930
Miksch, L. Zur Theorie des räumlichen Gleichgewichts, Weltwirtschaftliches Archiv, Bd. 66, (1951 I)
Predöhl, A. Außenwirtschaft (I. Teil: Die räumliche Ordnung der Wirtschaft), Göttingen 1949
Predöhl, A. Von der Standortlehre zur Raumwirtschaftslehre, Jahrbuch f. Sozialwissenschaften Bd. 2/1951

- Predöhl, A. Der Verkehr in der räumlichen Ordnung der Weltwirtschaft, Hamburg 1953
- Schlier, O. Vergleichende Betrachtung des Standorts aufbau=es der europäischen Groß Eisenindustrie; Vier=teljahreshefte z. Wirtschaftsforschung 1950, S. 59 ff., Berlin
- Schulz-Kiesow, P. Die Eisenbahngütertarifpolitik in ihrer Wir=kung auf den industriellen Standort und die Raumordnung, Heidelberg 1940
- Seiler, E. Die Bedeutung der Wasserstraßen für die Raum=ordnung, in Forschung und Leben, Heft 2, Dortmund 1951
- Voigt, F. Verkehr und Industrialisierung, Zeitschrift f.d. gesamte Staatswissenschaft 109. Bd. 1953

II. Zur Frage der Koordinierung der Verkehrsträger.

- Berkenkopf, P. Der Verkehr in der Marktwirtschaft, Z.f.V. 2/1954
- Brandt, L. Gesichtspunkte deutscher Verkehrspolitik, I.A.f.V. 16/1952
- Brandt, L. Die Wettbewerbssituation der Deutschen Bundes=bahn gegenüber anderen Verkehrsträgern, Wirtschaftsdienst, H. 9/1953
- Bundesminister f. Verkehr; Die Verkehrspolitik in der Bundesre=publik Deutschland 1949-1953; Dortmund 1953
- Hamm, W. Schiene und Straße, Heidelberg 1954
- Helfrich, P. Möglichkeiten und Hindernisse einer verstärk=ten Zusammenarbeit der Verkehrsmittel im Gü=tertransport, I.A.f.V. 16/1953
- Kurze, J. "Die Abstimmung von Schiene und Straße", Der Volkswirt 26/1954
- Meyer, H. R. Voraussetzungen für eine engere Zusammenarbeit der Verkehrsmittel, vom Standpunkt der Ver=kehrsträger gesehen, I.A.f.V. 16/1953
- Most, O. Soziale Marktwirtschaft und Verkehr, Schrif=tenreihe des BVM, H. 6, Bielefeld 1954
- Most, O. Einige Bemerkungen zum Thema: Freiheit und Bindung in der Verkehrswirtschaft, Schiene und Straße 1953
- Napp-Zinn, A. F. Entscheidungsfragen der Verkehrspolitik in grundsätzlicher und aktueller Sicht, I.A.f.V. 12/1954
- Napp-Zinn, A. F. Gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug, Z.f.V. 2/1954
- Ottmann, K. Transportpolitik im Wechsel der Wirtschafts=systeme, I.A.f.V. 8/1953
- Pirath, C. Das Ausgleichsprinzip im Verkehrswesen, I.A.f.V. 2/1953
- Pirath, C. Das Selbstkostenproblem Schiene - Straße, Schiene und Straße 1953

- Pirath,C. Das gemeinwirtschaftliche Prinzip im Wandel der Verkehrswirtschaft, I.A.f.V. 21/1950
- Pirath,C. Das Problem der Zusammenarbeit der Verkehrs=mittel, I.A.f.V. 2/1949
- Predöhl,A. Planwirtschaft und Marktwirtschaft im Verkehrs=wesen, Wirtschaftsdienst Heft 5/1950
- Predöhl,A. Marktwirtschaft im Verkehr, Der Volkswirt 28/1954
- Röpke,W. Die Abstimmung von Straße und Schiene, Der Volkswirt 18/1954
- Seeböhm,H.Ch. Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik, Darmstadt 1954
- Schmitt,A. Verkehrsordnung durch Wettbewerb oder Zwang, Ordo III, 1950
- Schmitt,A. Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie, in Festschrift f. Adolf Weber, Berlin 1951
- Schubert,K. Der soziale Verkehrslastenausgleich im Güter=verkehr zu Lande, Jena 1943
- Stecken,H. Die Problematik des Selbstkostenausgleichs im Verkehrswesen und seine Bedeutung für die Transportpreisgestaltung, Marburger Disserta=tion 1951
- Zentralausschuß der deutschen Binnenschifffahrt; Die Binnenschif=fahrt zur Neuordnung des deutschen Verkehrs, Beuel 1953

III.Europäische Integration.

1)Allgemeine Literatur zur Verkehrsintegration.

- Bundesministerium für Verkehr; Die Entwicklung der europäischen Zusammenarbeit im Verkehr, Europa-Archiv, 18. Folge 1955
- Conseil de l'Europe, Assemblée consultative; Autorité européenne des transports, Rapport.....par M.Ed. Bonnefous, Strasbourg 1951 (AS(3)11)
- Conseil de l'Europe, Assemblée consultative; Coordination des transport aériens intra-européens. Rapport..... par M.J.van de Kieft, Strasbourg 1951(AS(3)23)
- Council of Europe, Consultativ Assembly; Coordination of Euro=pean transport. Report..... by M.van de Kieft, Strasbourg 1951 (Doc.66)
- Council of Europe, Consultativ Assembly; Report on the establish=ment of a European Transport Council presentedby M.Lemaire,Strasbourg 1952 (Doc.72)
- Council of Europe, Consultativ Assembly; First Report of the activities of the conference; European Confe=rence of Ministers of Transport, Strasbourg 1955 (Doc.353)
- Council of Europe, Consultativ Assembly;Opinion on the First Report of the activities of the European Con=ference of Ministers of Transport, Strasbourg 1955 (Doc. 359)

- Council of Europe, Consultative Assembly; Second Report of the activities of the conference, European Conference of the Ministers of Transport, Strasbourg 1956 (Doc. 477)
- EGKS; Gemeinsame Versammlung; Bericht im Namen des Ausschusses f. Verkehrsfragen über die Transportprobleme d. Gemeinschaft v. P.J. Kapteijn, 1955 (Doc. 15)
- EGKS; Gemeinsame Versammlung; Zusätzlicher Bericht über die Transportprobleme der Gemeinschaft v. P.J. Kapteijn, 1955 (Doc. 36)
- EGKS; Gemeinsame Versammlung; Die Entwicklung der wirtschaftlichen Integration Europas v. M. van der Goes van Naters; Teil I Analyse der Unterlagen, 1955
- EGKS; Hohe Behörde; Exposé über die Lage der Gemeinschaft, 10.1. 1953
- EGKS; Hohe Behörde; Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft (10.8.52 - 12.4.53)
- EGKS; Hohe Behörde; Besonderer Bericht über die Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle u. Stahl, Mai 1953
- EGKS; Hohe Behörde; Exposé über die Lage der Gemeinschaft zu Beginn des Jahres 1954, 1.1.1954
- EGKS; Hohe Behörde; 2. Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft (13.4.53 - 11.4.54)
- EGKS; Hohe Behörde; 3. Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft (12.4.54 - 10.4.55)
- Frisch, A. Französische Initiative in der europäischen Verkehrsplanung, Wirtschaftsdienst Heft 9/1952
- Frohne, E. Wege zur Einheit des europäischen Verkehrs, Schiene und Straße 1953
- Hafer, E. Freie Bahn dem Dirigismus. Die Verkehrs-Union und die europäische Wirtschaftsstruktur. Der Volkswirt 51-52/1952
- Haustein, W. Die Freiheit im internationalen Verkehr, Köln/Darmstadt 1955
- Klaer, W. Verkehrsprobleme der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, I.A.f.V. 3/1955
- Linden, A. Verkehrsprobleme des Bergbaus in der Montanunion, Der Volkswirt 37/1954, Beilage Bergbau
- Most, O. Um europäische Verkehrsprobleme, I.A.f.V. 8/1950
- Schlier, O. Regionale Struktur von Wirtschaft, Besiedlung und Verkehr in Europa, Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Sonderhefte Neue Folge Heft 7, Berlin 1950
- Seebohm, H. Ch. Internationale Zusammenarbeit auf dem Verkehrsbereich, Bulletin Nr. 137 und 138/1953
- Seebohm, H. Ch. Die Ergebnisse der Verkehrsminister-Konferenz in Brüssel, Bulletin Nr. 212/1953
- Seebohm, H. Ch. Fortschritte in der europäischen Zusammenarbeit des Verkehrs, Bulletin Nr. 209/1955
- Seebohm, H. Ch. Nationale und internationale Ordnungsprinzipien im Verkehrswesen, Braunschweigisches Industrie- und Handelsblatt Nr. 70/1953

- Verbeek, F.H. Montangesellschaft und Verkehr, Hansa 29-30/
1953
- Wiel, P. Der verkehrswirtschaftliche Zusammenhang Euro=
pas, Dokumente und Berichte des Europa-Archivs,
Bd.7, 2.erweiterte Aufl., Oberursel 1951
- Schulz-Wittuhn, G. Probleme europäischer Verkehrspolitik, Bd.5 d.
Schriftenreihe "Der Verkehr", Berlin/Bielefeld/
Detmold 1948

2) Zur Frage der Gesamtintegrationspolitik.

- Albrecht, K. Probleme und Methoden der wirtschaftlichen In=
tegration, Kieler Vorträge, Neue Folge Nr.1
Kiel 1951
- Bachmann, H. Westeuropäische Wirtschaftsunion oder wirt=
schaftliche Zusammenarbeit, Zürich 1950
- Bachmann, H. Allgemeine Aspekte einer wirtschaftlichen In=
tegration, Schweiz. Zeitschrift f. Volkswirt=
schaft und Staat, August 1952
- Gaedicke, H. u. Die produktionswirtschaftliche Integration
v. Eynern, G. Europas, Berlin 1933
- Hallstein, W. Der Schuman-Plan, Frankfurter Universitätsre=
den, Heft 5, 1951
- Hallstein, Predöhl Probleme des Schuman-Plans, Kieler Vorträge,
Baade Neue Folge H. 2, Kiel 1951
- Hahn, C.H. Der Schuman-Plan, München 1953
- Hoffmann, W. Möglichkeiten und Grenzen der wirtschaftlichen
Zusammenarbeit in Europa, Münster 1949
- Jürgensen, H. Die westeuropäische Montanindustrie und ihr
gemeinsamer Markt, Göttingen 1955
- Meyer, F.W. u. Der Schuman-Plan und seine Problematik,
Zottmann, A. München/Düsseldorf 1951
- Piatier, A. Europäische Wirtschaftsunion, Zeitschrift f.d.
ges. Staatswissenschaft Nr.109/1953
- Perroux, F. Probleme der wirtschaftlichen Zusammenarbeit
in Europa, München 1949
- Regul, R. Die Montan-Gemeinschaft und das Problem der
Teilintegration, Essen 1954
- Röpke, W. Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, Monat
1952, Heft 45
- Wissenschaftl. Gutachten v.1.5.53, Frage der wirtschaftlichen
Beirat b. BMW Integration Europas (Beiratgutachten I),
Bd. 3 der Gutachtensammlung, Göttingen 1955
- Wissenschaftl. Gutachten vom 14.12.52, Frage des Gemeinsamen
Beirat b. BMW Marktes innerhalb der Europäischen Gemein=
schaft für Kohle und Stahl, Göttingen 1955
- Wissler, A. Wirtschaftseinheit Europa, Deutsches Institut
für Wirtschaftsforschung, Sonderhefte Neue
Folge Heft 5, Berlin 1949

IV. Die einzelnen Verkehrsträger.

1) Europäischer Schienenverkehr.

- Bäseler Elektrifizierung im Rahmen kommender Betriebsformen, I.A.f.V. 9/1950
- Boender, P. Die Niederländischen Eisenbahnen als kommerzielles Unternehmen, Vortrag aus d. Institut f. Verkehrswissensch. an der Universität Münster, Göttingen o.J.
- Friebe, K. Die neuen Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr, 1934
- Friedrich, W. Die Europäische Güterwagengemeinschaft, Die Bundesbahn 13-14/1953
- Fritsche, H. Auswirkungen einer etwaigen Änderung des deutschen Bahnstromsystems, I.A.f.V. 20/1952
- Fritsche, H. Erhöhte Wirtschaftlichkeit des elektrischen Bahnbetriebes, I.A.f.V. 17/1953
- Frohne, E. Die Einheit des europäischen Schienenverkehrs, in Die Deutsche Bundesbahn und ihre Industrie, Darmstadt, o.J.
- Gosse, H. Die verkehrspolitische und finanzielle Lage der europäischen Eisenbahnen, Die Bundesbahn 2/1954
- Günther, A. Die Verkehrs- und Tarifpolitik der niederländischen Eisenbahnen, I.A.f.V. 1/1954
- Haustein, W. Internationale Organisationen und Konventionen im Eisenbahnverkehr, Europa-Verkehr 4/1954
- Haustein, W. Die völkerrechtliche Stellung der Eisenbahn in Kriegs- und Nachkriegszeiten, Köln/Darmstadt 1952
- Haustein, W. Das internationale öffentliche Eisenbahnrecht, Frankfurt 1953
- Hilpert, W. Verkehrspolitische Probleme der Deutschen Bundesbahn, Der Volkswirt 43/1953
- Hutter, R. Vor einer Angleichung der Eisenbahntarife in Europa, Verkehr 1/1950
- Internationaler Eisenbahnverband; Die Lage der Europäischen Eisenbahnen, Paris 1951
- Internationale Transport-Zeitschrift; Wegweiser durch die Gütertarife Europas, Basel 1953 und laufende Nachträge
- Klaer, W. Zur Technik der Tarifbildung im internationalen Montanverkehr. Die Formel C, DVZ Nr. 29/1955
- Klaer, W. Direkte Tarife für Kohle und Stahl, Handelsblatt Nr. 53/1955
- Kother, H. Aktuelle Probleme bei der Wahl von Bahnstromsystemen, I.A.f.V. 14/1951
- Kreutz, L. Strom für die Eisenbahn, Der Volkswirt 22/1952
- Maier, O. Europäische Gedanken im Eisenbahn-Gütertarif, Hansa 1-2/1953

- Most, O. Die Tarifpolitik der Deutschen Reichsbahn, Mannheim 1949
- Ottmann, K. Supranationale Eisenbahnen, I.A.f.V. 20/1955
- Otto, H. Zur Nachkriegsentwicklung des deutschen Eisenbahngütertarifs, Vierteljahrsshefte zur Wirtschaftsforschung Jahrgang 1951
- Rittershausen, H. Bundesbahn im Wettbewerb, Bad Hersfeld 1950
- Ringleb, W. Leitungsmonopol und Elektrifizierung der Eisenbahn, Der Volkswirt 24/1955
- Schelp, F. Die Bedeutung der Fährverbindung Großenbrodegedser im Rahmen des deutsch-nordischen Verkehrs, I.A.f.V. 11/1954
- Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats bei dem BVM; H.1, Vorschläge für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Bielefeld 1953
- Schriftenreihe Die Bundesbahn; Folge 2, Die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten, Köln und Darmstadt.
- Schmitt, A. Wohin führt die Ausnahmetarifpolitik der Eisenbahn? Schiene und Straße 1953
- Schulz-Kiesow, P. Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik, Z.f.V. 4/1953
- Schulz-Kiesow, P. Die Ausnahmetarife in ihrer Bedeutung für die Eisenbahnpolitik, Z.f.V. 3/1953
- Seebohm, H.Ch. Die weitere Elektrifizierung der Deutschen Bundesbahn im Lichte der europäischen Verkehrsintegration, I.A.f.V. 8/1951
- Sliepen Die Kohlentarife westeuropäischer Eisenbahnen (Westdeutschland, Frankreich, Saargebiet, Holland, Belgien, Luxemburg und Italien) unter Berücksichtigung ihrer Gestaltung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Kölner Dissertation o.J.
- Spennrath, F. Die Elektrifizierung, ein Beitrag zur Modernisierung der europäischen Eisenbahnen; Europa-Verkehr, 2/1954
- Terkelsen, E. Die Fährschiffverbindungen der Dänischen Staatsbahnen als Träger europäischer Verkehrsaufgaben Europa-Verkehr 2/1954
- Timmler, M. Der Einfluß der EUROFIMA auf die Waggonindustr. Der Volkswirt 36/1955
- Verbeek, F.H. Die Gütertarifreform der französischen Eisenbahnen, Die Reichsbahn 2/1949
- Verbeek, F.H. Die direkten Tarife der Montan-Gemeinschaft, I.A.f.V. 6/1955
- Vierfuß, H. Die Elektrifizierung der Eisenbahnen ein europäisches Problem, Münster 1950
- Wissenschaftlicher Beirat beim BVM; Gruppe Verkehrstechnik; H. 2 der Schriftenreihe, Die Systemfrage bei der Elektrifizierung von Eisenbahnen, Bielefeld
- Wissenschaftliche Beiräte beim BVM und BVM; Gutachten v.20.11.1954, Einführung von direkten Tarifen im Bereich der Montangemeinschaft, Göttingen 1955

2) Binnenschiffsverkehr.

- Ahlfeld, H. Das Binnenschiffsverkehrsgesetz und seine Wirkungen im binnendeutschen und internationalen Verkehr, I.A.f.V. 7/1955
- Bärmann, J. Die Freiheit der europäischen Binnenschifffahrt, Heft 7 der Schriftenreihe der Deutschen Europa-Akademie, Mannheim 1950
- Braun, W. Donaauraum und Donauschifffahrt, Hansa 37-38/1955
- Förster, K. Projekt und wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Großschiffahrtsstraße, I.A.f.V. 15/1949
- Förster, K. Wasserstraßen und Raumplanung, Duisburg 1954
- Forschung und Leben; Heft 2, Wasser - die Sorge Europas, Dortmund 1951
- Groß, H. Die Möglichkeiten des heutigen Südosthandels unter besonderer Berücksichtigung des Donauverkehrs, Nürnberg 1953
- Hartung, F. Grundzüge der Schiffbaupolitik der Binnenschifffahrt in den europäischen Ländern, Europa-Verkehr 2/1954
- Hennig, R. Die Wandlungen des Völkerrechts in der Donauschifffahrt, I.A.f.V. 12/1950
- Hilfer, K. Deutschland als Kernraum eines europäischen Wasserstraßennetzes, in Forschung und Leben, H.2
- Ifo-Institut f. Wirtschaftsforschung; Die wirtschaftliche Bedeutung der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße, München 1951
- Kirchgässer, W. Das internationale Ordnungswerk der Rheinschifffahrt als Lösung der Dauerkrise, Duisburg 1953
- Kreutz, L.L. Europa und ein Kanalplan, Der Volkswirt 46/1953
- Leemans, O. Westeuropäische Zusammenarbeit bei Binnenschifffahrt und Seehäfen, Verkehrswissenschaftliche Forschungen Heft 5, München 1950
- Most, O. Zur statistischen Erfassung der Wegekosten der Binnenschifffahrt, Z.f.V. 2/1954
- Most, O. Zum gegenwärtigen Stand des Rhein-Main-Donau-Projektes, I.A.f.V. 22/1951
- Most, O. Westeuropäische Zusammenarbeit bei Binnenschifffahrt und Seehäfen, Verkehrswissenschaftliche Forschungen Heft 5, München 1950
- Rhein-Main-Donau AG; Die wirtschaftliche Zweckmäßigkeit der Rhein-Main-Donau-Großschiffahrtsstraße, München 1951
- Ringleb, W. Die Kanalisierung der Mosel, Der Volkswirt 14/1952
- Scheuner, U. Das internationale Recht der Rheinschifffahrt, Duisburg 1954
- Schmitt, A. Binnenschifffahrt am Scheideweg, Verkehrswissenschaftliche Forschungen Heft 8, München 1951
- Schmitt, A. Die Liberalisierung des innerdeutschen Wasserstraßenverkehrs, Duisburg 1954

- Schulz,H. Die französischen Wasserstraßen und ihre Verkehrsbedeutung, Deutsche Wasserwirtschaft Heft 4/1941
- Wessely,K. Probleme des Donauverkehrs unter dem neuen Statut, Wirtschaftsdienst 5/1950
- Zellhorn,P. Die wirtschaftliche Lage der westdeutschen Binnenschifffahrt, Wirtschaftsdienst 9/1953

3) Luftverkehr.

- Air Research Bureau; Internal Air Transport in Europe, Brüssel 1953
- Berchtold,W. Europa und die Entwicklungstendenzen des Weltluftverkehrs, I.A.f.V. 19/1953
- Bongers,H.M. Luftverkehr im Zeichen technischer Umwälzungen, Der Volkswirt 51-52/1955
- Institut Francais du Transport Aérien ; Bestehende Formen kommerzieller und technischer Zusammenarbeit zwischen europäischen Luftverkehrsgesellschaften im kontinentalen Luftverkehr, 1952; Bearbeitet von der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Verkehrsflughäfen e.V.
- Hymans,M. Eine europäische Luftverkehrs-Union? Interavia 6/1951
- Knebel,H. Das Flugzeug als Beförderungsmittel des innerdeutschen Personenverkehrs, Die Bundesbahn 2/55
- Masfield,P.G. Some Problems and Prospects in Civil Air Transport, Journal of the Royal Aeronautical Society April 1955
- Pleines,E. Gegenwartsaufgaben der Verkehrsluftfahrt und der Luftverkehrswirtschaft, 1954
- Pirath,C. Der europäische Luftverkehr in Planung und Gestaltung, Heft 15 der Forschungsberichte des verkehrswissenschaftlichen Instituts an der TH Stuttgart, Berlin/Göttingen/Heidelberg 1952
- Pirath,C. Lage und Entwicklung des Weltluftverkehrs, in Studienkonferenz-Schriften der Deutschen Bundesbahn, Band 2, Offenbach 1948
- Pirath,C. Europa im Weltluftverkehr, Europa-Verkehr Ausgabe 1953
- Riese,O. Luftrecht, Stuttgart 1949
- Röhm,H. Zur Lage des europäischen Luftverkehrs, Wirtschaftsdienst-Correspondent Nr.30/1955
- Röhm,H. Die Stellung der Bundesrepublik im Weltluftverkehr und der Wiederaufbau der Deutschen Lufthansa, I.A.f.V. 11/1955
- Rosenberg,H.E. Weltverkehrsluftfahrt, Europa-Archiv I,1947
- Seeböhm,H.Ch. Deutschland und der Luftverkehr, I.A.f.V.10/1952
- Stratford,A.H. Günstige Bedingungen für den Betrieb von Flugzeugen der Luftverkehrsgesellschaften, Journal of the Royal Aeronautical Society, August 1953

4) Straßengüterverkehr.

- Feindler, R. Internationaler Straßenverkehr - Stand und Fortschritte, Heft 11 der Schriftenreihe der Deutschen Europa-Akademie, Kitzingen a.M. 1950
- Guelde Internationaler Straßenverkehr nach dem Entwurf eines Abkommens der Vereinten Nationen, I.A.f.V. 10-11/1949
- Guelde Internationaler Straßenverkehr nach dem Genfer Abkommen vom 16.9.1949, I.A.f.V. 11/1950
- Koeßler, P. Voraussetzungen und technische Möglichkeiten für die Entwicklung des europäischen Kraftverkehrs auf der Straße, I.A.f.V. 15/1953
- Meyer, H.R. Probleme schweizerischer Verkehrspolitik, Z.f.V. 4/1953
- Örley, L. Das Fernstraßenproblem Europas, Wien 1936
- Wersche, D. Straßengüterverkehr zwischen der Bundesrepublik und dem westeuropäischen Ausland - Abkommen und Tarife, Die Bundesbahn 4/1954

5) Seehafenfrage.

- Beier, G. Praktische Erfahrungen aus der Neuordnung der Seehafentarife, Z.f.V. 1/1955
- Bernardi, R. Triester Hafen im Rahmen der österreichischen Volkswirtschaft, Internationale Transport-Zeitschrift 1953, S.966 ff.
- Böttger, W. Antwerpen und das deutsche Hinterland, Z.f.V. 4/1953
- Bolle, A. Betrachtungen zur gegenwärtigen verkehrspolitischen Situation der Hafenreihe Hamburg-Antwerpen im Rahmen europäischer Häfen, Hansa 30-31, 32-33, und 37-38/1955
- Friesz, A. Österreich und seine Häfen, I.A.f.V. 21/1953
- Helberg Bundesbahn und Seehäfen, Hansa 31-32/1954
- Maier, O. Der Seehafenzweckverband Österreich - ein Beitrag der Eisenbahnen zum Europagedanken, Die Bundesbahn 5/1953
- Nagel, J. Gedanken zur europäischen Verkehrskoordination vom Standpunkt der See- und Binnenhäfen, Hansa 30-31/1955
- Nagel, J. Die Hafenwirtschaft als europäische Verkehrsaufgabe, in Europa - Erbe und Auftrag, Festschrift für Bruno Kuske.
- Plate, E. Europäische Seehafenpolitik, Hansa 27/1952
- Pertot, V. Die wirtschaftliche Zugehörigkeit Triests, Wirtschaftsdienst 3/1954
- Schulz-Kiesow, P. Grundfragen der Integration der westeuropäischen Seehäfen, Z.f.V. 2/1954
- Schulz-Kiesow, P. Die Port-Equalization in den USA, Z.f.V. 1/1951

- Schulz-Kiesow, P. Die Port-Equalization in ihrer Bedeutung für die Durchfuhr der Seehäfen mit Binnenländern, dargestellt am Beispiel der Schweiz und Österreichs, Z.f.V. 2/1951
- Schwarze, H. Die Stellung der Schweiz in der Konkurrenz der Seehäfen, Internat.Transport-Zeitschrift 1953, S. 844 ff, 904 ff.

V. Zeitschriften und periodische Veröffentlichungen.

- Amtsblatt der EGKS, Hohe Behörde, Luxemburg
- Bulletin des Presse- und Informationsamtes der Bundesregierung, Bonn
- Der Volkswirt, Wirtschafts- und Finanzzeitung
- Deutsche Verkehrs-Zeitung (DVZ), Hamburg und Heidelberg
- Die Bundesbahn, Köln und Darmstadt
- Europa-Archiv, Frankfurt
- Europa-Verkehr (Annales des Transport Européens), Darmstadt
- Hansa, Zentralorgan für Schifffahrt - Schiffbau - Hafen, Hamburg
- Informationsdienst des Deutschen Rates der Europäischen Bewegung, Bonn
- Interavia, Genf
- Internationales Archiv für Verkehrswesen, Mainz
- Internationale Transport-Zeitschrift, Basel
- Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik
- Transport-Dienst, Hamburg
- Verkehr, Internationale Fachzeitung für Verkehrswissenschaft, Wien
- Wirtschafts-Correspondent, Hamburg
- Wirtschaftsdienst, Hamburg
- Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Berlin
- Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Düsseldorf

L e b e n s l a u f

Ich wurde am 11.Dezember 1930 als Sohn des Dipl.-Ing. Rolf Ausfeld in Berlin-Siemensstadt geboren.

Nach Besuch der Volksschule, bis Herbst 1937 in Berlin und bis Herbst 1941 in Braunschweig, verbrachte ich die weitere Schulzeit an der Gaußschule, Städtische Oberschule für Jungen, in Braunschweig. An der gleichen Schule legte ich auch im Frühjahr 1950 die Reifeprüfung ab.

Nach einer kurzen Tätigkeit in einem zahntechnischen Laboratorium nahm ich im Winter-Semester 1950/51 das volkswirtschaftliche Studium an der T.H. Braunschweig auf. Nach zwei Semestern wechselte ich zur Freien Universität in Berlin über. Dort bestand ich Weihnachten 1954 die volkswirtschaftliche Diplomprüfung. Vom Sommer-Semester 1955 bis Mitte 1956 studierte ich an der Philipps-Universität in Marburg. Seit dem 27.Juli 1956 bin ich bei der Siemens & Halske AG in Braunschweig beschäftigt.

